

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1995)

Rubrik: Grossprojekte

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Umsetzung der 1. Etappe Bahn 2000 schreitet zügig und sichtbar voran. Einzelne Projekte sind bereits realisiert, andere sind im Bau oder befinden sich in den verschiedenen Phasen der Planung. Beim Projekt AlpTransit haben die SBB die wichtige Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung des Projektes so vorbereitet, dass die Oberbehörde nun die politischen Entscheide fällen kann.

Bahn 2000

Die Umsetzung der 1. Etappe Bahn 2000 wurde 1995 mit grossem Engagement weitergeführt. Nach den politischen Weichenstellungen ist die neustrukturierte Projektleitung mit einem verstärkten, projektbegleitenden Controlling eingeführt. Neu organisiert ist die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde sowie mit den konzessionierten Transportunternehmungen.

Das Konzept von Bahn 2000 wurde in den drei Bereichen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur weiter vertieft. Im Vordergrund stand 1995 die Planung vorgezogener Angebotsschritte für die Jahre 1997 und 2001. Bereits fertiggestellte Infrastruktur und ausgeliefertes Rollmaterial sollen so rasch als möglich am Markt eingesetzt werden. Mit dem Programm Impuls 1997, das im Sommer der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hat die Umsetzung in die Praxis konkrete Formen angenommen. Es umfasst schweregewichtig die Einführung der IC-2000 Doppelstockwagen und den integralen Halbstundentakt zwischen Zürich und Bern. Rechtzeitig zum Jubiläum 150 Jahre Schweizer Bahnen wird damit ein Zeichen für die Zukunft der Bahn gesetzt. Der zweite Schritt erfolgt im Frühjahr 2001 mit dem Abschluss des Ausbaus der Jurafusslinie. Auf die Eröffnung der EXPO 2001 werden die ersten Neigezüge von St. Gallen und Zürich über Biel nach

Lausanne verkehren und dort zeitgleich mit den IC über Zürich und Freiburg eintreffen.

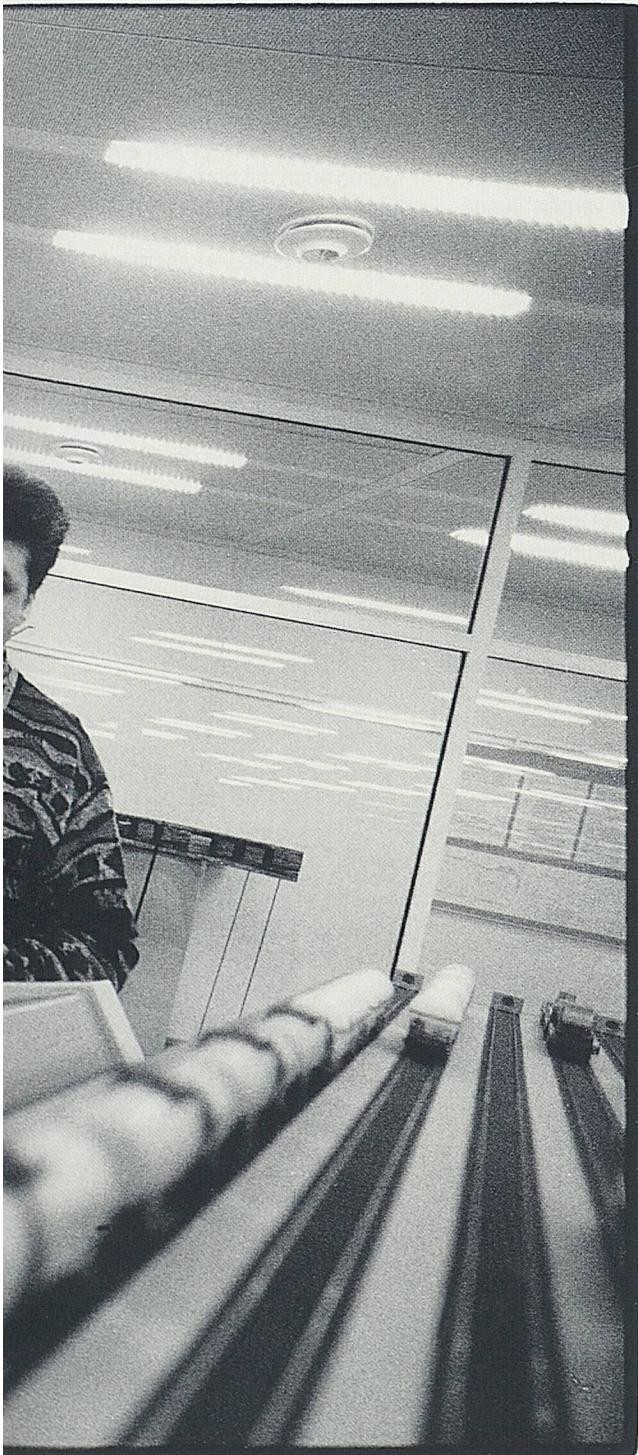
Ein wichtiger Entscheid ist 1995 für den Unterhalt des Rollmaterials Bahn 2000 gefallen. Die künftigen Neigezüge werden zentral im neuen Unterhaltszentrum Genf gewartet. Bezuglich Wirtschaftlichkeit und betrieblichen Möglichkeiten ist dies die vorteilhafteste Lösung. In Zürich wird das Unterhaltszentrum Herdern mit einer günstigeren Variante gezielt auf die Bedürfnisse des restlichen Wagenparks und des internationalen Fernverkehrs ausgerichtet. Beide Projekte werden über das ordentliche Budget finanziert.

Ende Jahr waren von den vorgesehenen Projekten im Gesamtumfang von 7,4 Mia. Franken 3% in Betrieb, 17% befinden sich im Bau, 41% durchlaufen das Plangenehmigungsverfahren, 39% befinden sich in verschiedenen Phasen der Planung. Der Anteil der sich in einer fortgeschrittenen Realisierungsphase befindenden Projekte hat sich insgesamt eindeutig erhöht. Für alle grösseren Bauvorhaben sind die Projektierungsaufträge mit festen Vorgaben zu Mengengerüst und Kosten erteilt.

Wesentliche Schritte im Plangenehmigungsverfahren erfolgten für die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist – der zentrale Baustein von Bahn 2000. Ende Mai genehmigte das EVED den Abschnitt von Mattstetten bis zur Kantonsgrenze bei Koppigen. Beim Bundesgericht sind vier Beschwerden eingegangen, wobei eine wieder zurückgezogen wurde. Für den bereits Ende 1994 genehmigten Abschnitt Rothrist – Murgenthal hat das Bundesgericht die Beschwerden mehrheitlich zurückgewiesen. Einer Realisierung dieses Teilstücks von Rothrist bis zum Westportal des Murgenthaltunnels steht nun nichts mehr im Weg. Die Tunelarbeiten hat der Verwaltungsrat am 2. November 1995 vergeben.



Sicherheitstraining...
Im Ausbildungszentrum Löwenberg werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Spezialkursen auf ihre verantwortungsvolle Aufgabe vorbereitet
(Im Bild: Fahrdienstleiter-Training).



Bei den grossen Bauvorhaben gehen die Arbeiten termingerecht voran. Im Beisein von Bundesrat Ogi begann im April der Doppelspurausbau am Neuenburgersee. Für das 3. Gleis Coppet – Genf, den Ausbau des Personenbahnhofs Olten und die 2. Doppelstrecke Zürich – Thalwil konnten im Sommer die Pläne aufgelegt werden. Am wenigsten fortgeschritten sind die Ausbauvorhaben für den Knoten Zürich. Sie befinden sich zwar alle im Projektionsstadium, für die Einführung des Angebotkonzepts von Bahn 2000 aber mehrheitlich auf dem zeitkritischen Weg. Die Arbeiten werden entsprechend forciert.

1995 wurden zwei Standberichte zu Handen der Oberbehörde verfasst. Daraus geht hervor, dass die 1993 im Bericht des Bundesrates enthaltenen Vorgaben, insbesondere bezüglich der Kosten, bis heute eingehalten wurden.

AlpTransit Gotthard

Für die Finanzierung von AlpTransit liegen aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Lage neue Vorschläge auf dem Tisch. Zur Diskussion steht eine Etappierung des Projekts. Die politischen Entscheide werden frühestens 1996 fallen. Dennoch sind im vergangenen Jahr wichtige Marksteine gesetzt worden. Sie zeigen, dass es mit der neuen Hochleistungslinie vorwärts geht: Der Bundesrat hat das Vorprojekt für den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel genehmigt. Nun kann mit dem Zwischenangriff Sedrun begonnen werden.

Kosten und Termine realistisch

Am 12. April 1995 hat der Bundesrat das Vorprojekt für den Gotthard-Basistunnel und das südlich angrenzende, bis in den Raum Biasca führende Teilstück genehmigt. Zwischen dem 8. November und dem 7. Dezember 1995 wurde das Projekt in den betroffenen

Kantonen und den vom Bau direkt berührten Gemeinden öffentlich aufgelegt. Noch nicht aufgelegt wurde der nördliche Tunnelabschnitt zwischen Erstfeld und Amsteg, weil vorgängig die Frage der Zufahrtslinie im Kanton Uri geklärt werden muss.

Vertiefte Analysen bestätigen die bisherigen Erkenntnisse: Kosten und Bautermine wurden realistisch geschätzt. Die Entscheidung für ein Tunnelsystem mit zwei Einspurröhren und der geplante Tunnelquerschnitt haben sich nach den Überprüfungen durch die Bundesstellen als richtig herausgestellt. Laut den Schätzungen belaufen sich die Kosten für die Strecke Erstfeld – Biasca ohne die Anschlüsse an die bestehende Bahnlinie auf 5,5 Mrd. Franken (Preisbasis Oktober 1991, Index 119,3, Kostengenauigkeit + 15 / – 10%).

Der Bundesrat hat die SBB mit zusätzlichen Abklärungen beauftragt, so auch mit der Ausarbeitung einer Variante mit erhöhtem Tunnelanteil im Kanton Uri sowie mit weiteren Optimierungen im Kanton Tessin. Weil die politischen Entscheide noch nicht gefallen sind, haben die SBB die Arbeit an den nördlichen und südlichen Streckenabschnitten mit Ausnahme von Zimmerberg- und Ceneri-Basistunnel zurückgestellt.

Vor dem Baubeginn in Sedrun

Am 24. Oktober 1995 haben die SBB mit der Plangenehmigung grünes Licht für den zeitlich vorgezogenen Zwischenangriff Sedrun erhalten. Der Projektteil umfasst Erschliessungs- und Außenanlagen, einen Zugangs- und einen Entlüftungsstollen sowie einen 800 Meter tiefen Schacht. Von dessen Fuss aus soll der Basistunnel nach Norden und Süden vorgetrieben werden. Der Zwischenangriff verkürzt die Bauzeit des Tunnels und erlaubt, eine geologisch anspruchsvolle Zone frühzeitig zu bearbeiten.

Gegen die Baubewilligung liegen keine Beschwerden vor. Einem Baubeginn im Frühjahr 1996 steht nichts mehr im Weg, da der Bundesrat gemäss Parlamentsbeschluss den für Sedrun bestimmten Anteil von 160 Mio. Franken aus dem zweiten Verpflichtungskredit für AlpTransit freigegeben hat.

Bald Aufschlüsse über die Pioramulde

Die SBB erwarten, dass sie Anfang 1996 über die Beschaffenheit des Felses im Gebiet der Pioramulde definitiv Aufschluss erhalten. Der Sondierstollen und die zusätzlich ausgeführten Bohrungen liessen am Jahresende noch keine abschliessenden Aussagen über die Ausdehnung eines allfälligen, bau-technisch anspruchsvollen zucker-körnigen Dolomitvorkommens zu. Die geologisch heikle Zone müsste, sofern sie vorkommt, verfestigt und so vorbereitet werden, dass beim Bau des Basistunnels keine Schwierigkeiten auftreten. Dank vorsichtiger Planung ist die zeitliche Reserve gross genug, um nötigenfalls rechtzeitig, also vor dem Eintreffen der Vortriebsma-schinen im Basistunnel, in dieser Zone die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Etappierung

Die Finanzierung des AlpTransit-Projektes wird zusammen mit den anderen gewichtigen Investitionen für den öffentlichen Verkehr ge-prüft. In diesem Zusammenhang wird auch erwogen, das ursprüngliche Projekt für eine Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano zu etappieren und die Zufahrten zurückzustellen. Doch sind in allen derzeit bevorzugten Vorschlägen einer vom Bundesrat eingesetzten Arbeitsgruppe Gott-hard-, Ceneri- und Zimmerberg-Basistunnel als Kernelemente enthalten. Allein schon deren Realisie- rung würde einen Grossteil des Fahrzeitgewinnes ermöglichen, der

durch die ganze AlpTransit-Linie erreicht werden kann. Damit könn-te die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber den andern Ver-kehrsmitteln bereits entschei-dend verbessert werden. Zudem wären auch mit dem reduzierten Projekt eine Flachbahn am Gott-hard und eine Kapazitätsstei-gerung im Güterverkehr möglich.

Grundsätzlich kann nach dem bisherigen Stand der Arbeiten der Gotthard-Basistunnel im Jahr 2007 in Betrieb genommen werden. Die definitive Terminplanung und die Festlegung des Baupro-grammes hängt nun vom politi-schen Fahrplan ab: vom Ent-scheid, was gebaut und wie finan-ziert werden soll.