

# Grossprojekte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1996)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

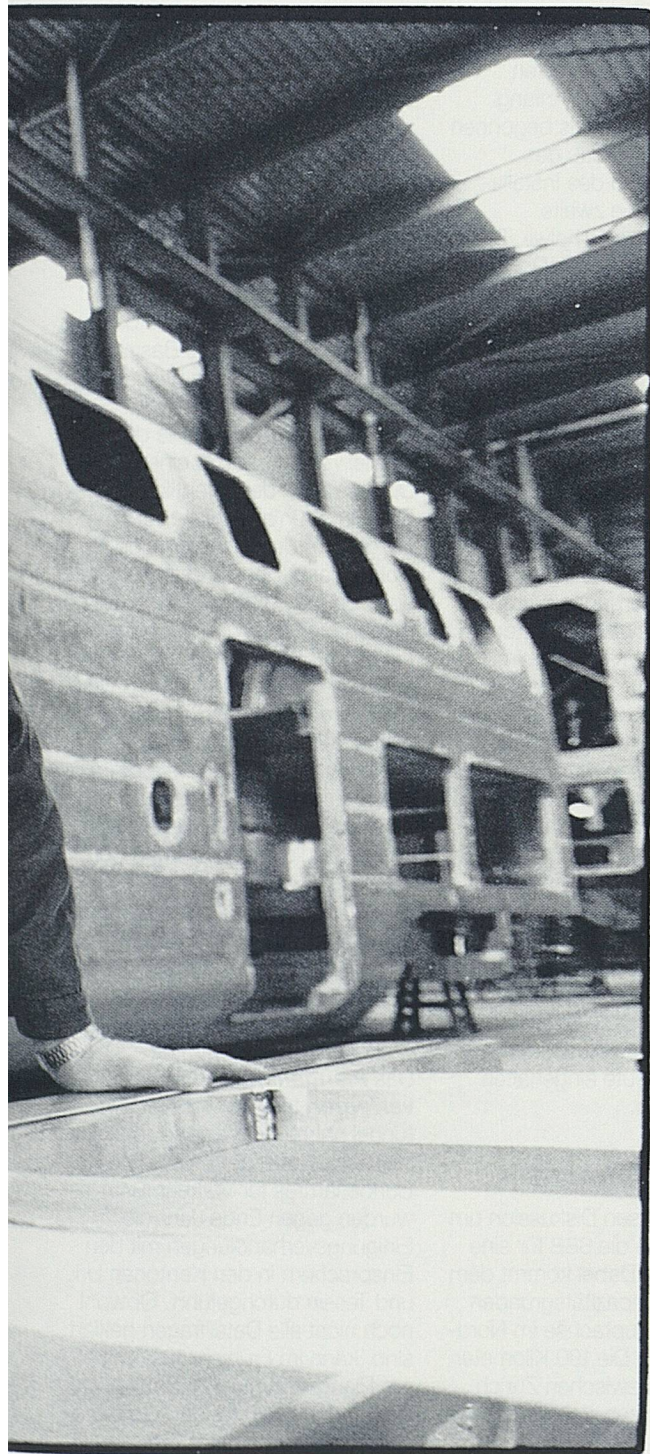
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die Bahn fährt High-Tech. Anfängliche Schwierigkeiten mit dem Baustoff Alu sind behoben, und die neuen Doppelstockwagen werden zügig ausgeliefert.



**B**ei der Realisierung der 1. Etappe von Bahn 2000 wurden die Kernprojekte in Angriff genommen. Für die Botschaft über Bau und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wurde ein Angebots- und Betriebskonzept ausgearbeitet. Eine termingerechte Fertigstellung der NEAT erfordert rasche politische Beschlüsse über Bau und Finanzierung.

### Bahn 2000

Bedeutende **Fortschritte** erfolgten bei der Realisierung der 1. Etappe von Bahn 2000. Nach jahrelangem Warten auf Plangenehmigungen wurde 1996 der Bau der Kernprojekte in Angriff genommen. Der Spatenstich am 16. April 1996 an der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist durch den Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED), Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger, dokumentierte auch den politischen Willen zur Umsetzung des Konzeptes. In den drei Bereichen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur wurde mit grossem Engagement an der Umsetzung gearbeitet.

Beim **Angebot** lag das Schwergewicht auf der Verknüpfung der Angebotskonzepte von Bahn 2000, 1. Etappe, und NEAT. Die vorgesehene Reduktion der Infrastruktur bei den beiden Alpen-transversalen erfordert eine feinere Abstimmung zwischen den beiden Grossprojekten der Bahnen. Für die Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde ein auf Bahn 2000, 1. Etappe, aufbauendes Angebots- und Betriebskonzept ausgearbeitet. Ziel im Reiseverkehr ist die Optimierung des Grundangebots zwischen den Anschlussgruppen Bern, Zürich und Mailand. Mit dem integralen Einsatz von Neigezügen wird die erforderliche Systemfahrzeit von weniger als drei Stunden sowohl auf der Lötschberg- als auch auf

der Gotthardachse erreicht. Mit den neuen Basistunnels werden merkbare Kapazitätssteigerungen im Güterverkehr möglich. Auf der Achse Lötschberg/Simplon können über 100, auf der Gotthardachse bis zu 220 Güterzüge pro Tag geführt werden. Mit teilweiser Verdoppelung der Zuglänge wird eine Steigerung der heutigen Jahreskapazität um den Faktor drei auf etwa 60 Mio. Nettotonnen möglich.

Wichtige Schritte erfolgten im Bereich **Rollmaterial**.

Versuchsfahrten mit dem neuen IC-2000 Doppelstockwagen führten zu mehrheitlich positiven Ergebnissen. Wegen Lieferverzögerungen der Rollmaterialindustrie kann die Einführung dieses neuen Fahrzeugtyps leider nicht wunschgemäss erfolgen. Ein wichtiges Ereignis war die Bestellung der ersten Serie von Neigezügen für die Jurafusslinie: Am 2. Juli 1996 stimmte der Verwaltungsrat der Beschaffung von 24 Neigezug-Kompositionen zum Preis von knapp 500 Mio. Franken zu. Damit lässt sich nach Abschluss der erforderlichen Anpassungen der Infrastruktur ab dem Jahr 2001 zwischen der Ost- und der Westschweiz ein Fahrzeitgewinn von 20 Minuten realisieren. Für die Fahrt von Lausanne nach Zürich wird somit Fahrzeitgleichheit zwischen der Jurafuss- und der Plateaulinie noch vor Fertigstellung der 1. Etappe von Bahn 2000 erreicht.

Ende 1996 waren von den **Infrastrukturausbauten** 5% in Betrieb und 37% in Ausführung. Die restlichen Ausbauten befinden sich noch in Vorbereitung oder in Planung. Hängig waren Ende 1996 Plangenehmigungsverfahren für Projekte im Umfang von insgesamt ca. 2 Mia. Franken.

In der ersten Hälfte des Jahres wurde mit dem Bau des Herzstücks von Bahn 2000, der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist, begonnen. Grösstes Bauwerk ist

zurzeit der Murgenthaltunnel. Noch nicht erteilt ist die Plangenehmigung für die beiden mittleren Abschnitte. Diese wird Anfang 1997 erwartet. Ebenfalls begonnen wurde mit dem Umbau des Knotens Olten und des Installationsplatzes für die zweite Doppelspur Zürich – Thalwil. Termingerech schreitet der Doppelspurausbau am Neuenburgersee zwischen Onnens und Gorgier – St-Aubin fort. Verzögert wurde der Beginn und die Weiterführung der Bauarbeiten für den Adlertunnel zwischen Muttenz und Liestal durch geologische Probleme. Auf der ausgebauten Doppelspur zwischen Rotsee und Rotkreuz wurde mit dem Fahrplanwechsel der Betrieb aufgenommen. Ebenfalls dem Betrieb übergeben wurde im November der zweite Stadttunnel und die neue Perronanlage in Aarau. Damit wurde auf der Ost-West-Achse ein weiterer Engpass beseitigt. Weiterhin terminkritisch sind die Ausbauten für den Knoten Zürich. Die noch ausstehenden Plangenehmigungsverfahren werden 1997 eingeleitet.

Die laufenden Arbeiten wurden 1996 wiederum mit zwei Standberichten zuhanden der Oberbehörden dokumentiert. Daraus geht hervor, dass die im Bericht des Bundesrates enthaltenen Vorgaben bis heute eingehalten werden konnten.

### **AlpTransit Gotthard**

In der kontroversen Diskussion um die NEAT stehen die SBB für eine Netzlösung ein. Dabei kommt dem Gotthard aus Kapazitätsgründen die Rolle der Hauptachse im Nord-Süd-Verkehr zu. Die 100 Kilometer Neubaustrecke zwischen Zürich und Lugano setzen sich vor allem aus den drei Basistunnels Zimmerberg, Gotthard und Ceneri zusammen. Mit diesen lässt sich auf der Gotthardachse die Kapazität im Güterverkehr massiv erhöhen und im Personenfernverkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen eine ganze Stunde einspa-

ren. Damit die Bereitstellung der NEAT planmässig erfolgen kann, bedarf es dringend entsprechender Bau- und Kreditbeschlüsse.

In **Sedrun** ist der ein Kilometer lange Horizontalstollen des Zwischenangriffs bis zur Hälfte vorgetrieben. 1997 soll die Kaverne für die Schachtabtiefung erstellt werden. Vom Schachtfuss aus wird darauf ab dem Jahre 2000 das Sedruner Teilstück des Basistunnels ausgebrochen.

Die **Piorazone**, durch die der neue Tunnel verläuft, hat zu einer breiten Diskussion in der Öffentlichkeit geführt. Im Frühjahr wurde tief im Berginnern der zuckerkörnige Dolomit angebohrt. Erste Resultate einer bis ins Gotthardmassiv vorgetriebenen Bohrung lassen auf eine ca. 250 m breite Dolomitzone schliessen. Etwa ein Viertel davon besteht aus dem berüchtigten zuckerkörnigen Dolomit. Um weitergehende, detailliertere Grundlagen zu erhalten, sollen auf Niveau des Sondierstollens Versuche für die Durchörterung der kritischen Zone stattfinden. In Kenntnis der entsprechenden Ergebnisse sind verbindlichere Angaben zu den Auswirkungen auf die Bauzeit und die Kosten möglich.

Das **Plangenehmigungsverfahren** für den Gotthard-Basistunnel nahm 1996 einen wichtigen Platz ein. Unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wurden gegen Ende Jahr die Einigungsverhandlungen mit den Einsprechern in den Kantonen Uri und Tessin durchgeführt. Obwohl noch nicht alle Detailfragen geklärt sind, kann im Frühjahr 1997 mit einer Plangenehmigung (Baubewilligung) des EVED für den Gotthard-Basistunnel gerechnet werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildeten 1996 die Ergänzungen zu den Vorprojekten. Im Kanton Uri wurde im Auftrag des Bundesrates die vom Kanton bevorzugte Bergvariante ausgearbeitet. Sie wurde

dem BAV zusammen mit der Basisvariante II (Talvariante) übergeben. Das Vorprojektgenehmigungsverfahren läuft seit August 1996. Erstellt sind auch die Vorprojekte für Zimmerberg- und Hirzeltunnel, für die das Genehmigungsverfahren Ende 1996 ange laufen ist. Im Kanton Tessin schliesslich wurden die Vorprojekte von 1994 überarbeitet. Im Oktober ist von Kanton und SBB eine gemeinsame Vereinbarung über die Linienführung unterzeichnet worden. Einhellig schlagen die beiden Parteien dem Bundesrat eine einzige Linienführung vor. Die SBB unterstützen dabei die vom Kanton geforderte alternative Linienführung in der Riviera, sofern die Finanzierung der Mehrkosten sichergestellt werden kann. Das dürfte eine gute Voraussetzung für einen raschen Linienführungsentscheid des Bundesrates sein.

Die Vorlage des Bundesrates über die **Finanzierung** des öffentlichen Verkehrs sieht eine redimensionierte Gotthardachse vor. Die Kosten der drei Basistunnels (Zimmerberg, Gotthard, Ceneri) werden auf 8,1 Mia. Franken veranschlagt (ohne Reserve, Preisbasis 1995, Index 113.2). Davon beansprucht der 57 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel den grössten Teil. Gemäss aktuellem Planungsstand kann der Kostenrahmen eingehalten werden. 1997 wird der Kostenvoranschlag des Bauprojekts weitere Präzisierungen für die mutmasslichen Kosten des Gotthard-Basistunnels liefern.

Gemessen an den Annahmen der Vorprojekte und unter Berücksichtigung ihrer Veränderungen sollten die Termine beim Bau des Gotthard-Basistunnels eingehalten werden können. Für den Bau sind nach wie vor zehn bis zwölf Jahre vorgesehen. Absolut gesehen hat sich allerdings der ganze Terminplan nach hinten verschoben. Dies ist zurückzuführen auf bautechnisch bedingte Verspätungen beim Sondiersystem Piora, die Erarbeitung neuer Vorprojekte für die

Zufahrten in den Kantonen Uri und Tessin sowie auf die zeitaufwendigen Genehmigungsverfahren. Zeitverzögernd wirkt sich die seit Mitte 1994 andauernde Auseinandersetzung um die Neuregelung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus, die im Frühjahr 1996 in einer Botschaft des Bundesrates ans Parlament mündete. Die Vorlage hält an der Netzlösung (Gotthard- und Lötschberg-Achse) fest. Die parlamentarischen Beratungen dürften im Sommer 1997 beendet sein. Als Erstrat hat der Ständerat die Vorlage in der Wintersession 1996 behandelt. Er hat sich dabei für die gleichzeitige, integrale Realisierung der Gotthard- und Lötschberg-Achse ausgesprochen.