

Departement Infrastruktur

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1997)**

PDF erstellt am: **03.05.2024**

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.

Volle Fahrt in die Liberalisierung – auch auf der Schiene: Mit den europäischen Güter-Freeways tut sich schon vor 1999 eine Tür zu fremden Bahnnetzen auf. Der Wettbewerb ist eröffnet.

Mit seiner neuen Struktur steht das Departement Infrastruktur in einer intensiven Phase der Vorbereitung auf die zukünftigen Erfordernisse der Bahnreform. Gleichzeitig wurde 1997 der grösste Fahrplanwechsel seit Einführung des Taktfahrplanes realisiert. Der Energie- und Telecombereich der SBB stehen unter dem Einfluss der bevorstehenden Liberalisierung.

Neuausrichtung

Umstellen und Umdenken gefordert

Die Bahnreform sieht im internationalen Personen- und im gesamten Güterverkehr eine vollständige Liberalisierung vor. Auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit ist Dritten gegen eine entsprechende Benutzungsgebühr der diskriminierungsfreie Netzzugang zu gewähren. Damit wird die Infrastruktur erstmals Erträge erzielen. Sie wird «ergebnisverantwortlich», das heisst, sie wird an ihrem finanziellen Resultat gemessen. 1997 galt es, dieses neue Verständnis zu wecken und zu festigen.

Organisatorische Veränderungen

Damit der Vorgabe durch die Bahnreform entsprochen werden kann, musste sich das Departement *Infrastruktur* im Rahmen der Unternehmensreform neu orientieren. Das *Infrastruktur-Management* übernahm neben der Zuständigkeit für die Anlagennutzung und -planung auch die Funktion des Eigentümers der Bahninfrastruktur. Die *Baudirektion* ist für die auftragsgemässe termin- und kostengerechte Erstellung und den Unterhalt der Bahnanlagen zuständig. Für die operative Betriebsabwicklung und damit für die Sicherheit, die Qualität sowie die Produktivität ist die *Betriebsführung* verantwortlich.

Wichtige Vorbereitungsarbeiten

Besonderen Stellenwert haben die zukünftigen Ausführungsbestimmungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung. Die SBB haben ein vitales Interesse, dass die Zugangsregeln eine optimale Infrastrukturnutzung erlauben. Sowohl beim Trassenpreis wie auch bei den Zugangsregeln setzen sich die SBB daher für einen möglichst umfassenden unternehmerischen Freiraum ein.

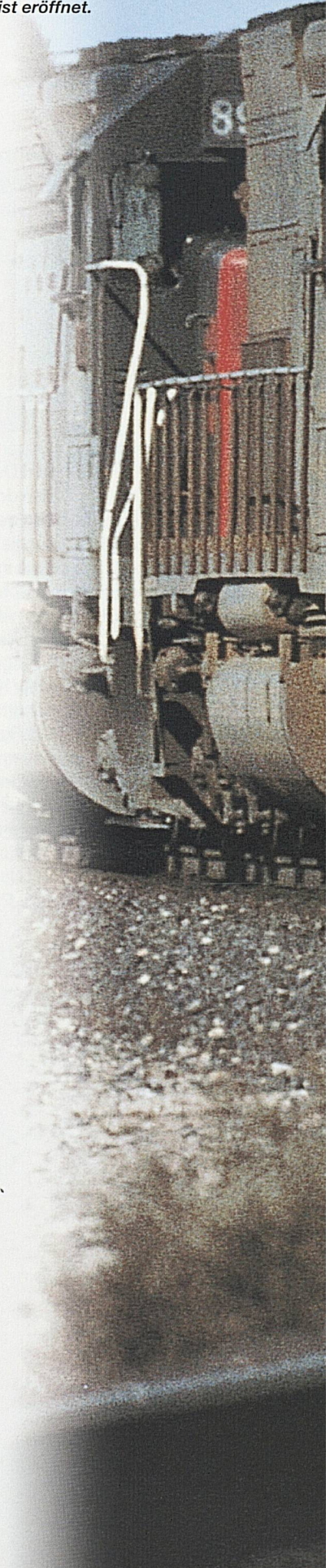
Um den Zugang zum Leistungsangebot der Infrastruktur möglichst einfach zu halten, wird die Schaffung einer zentralen Ansprechstelle vorbereitet. Erste Erfahrungen können bereits 1998 im internationalen Güterverkehr gesammelt werden.

Erster Schritt zur Liberalisierung

Die Trans European Rail Freight Freeways

Im vergangenen Jahr haben die Regierungen und die Bahnen (Bereich Infrastruktur) von Deutschland, Österreich, Italien, den Niederlanden und der Schweiz unter Mitwirkung der EU eine Übereinkunft zur Einrichtung von Rail Freeways für den Güterverkehr ausgehandelt. Auf den Freeways sind alle Eisenbahnunternehmen zugelassen, welche in einem dieser Länder lizenziert sind. Die Beteiligten beabsichtigen damit den Wettbewerb im grenzüberschreitenden Verkehr zu fördern, in der Hoffnung, dadurch letztlich die Marktanteile der Bahn zu erhöhen. Die SBB sind am Freeway Rotterdam–Basel–Milano–Genova–Gioia Tauro (Kalabrien) beteiligt.

Für den Start im Februar 1998 sind täglich je vier Qualitätsstrassen durch den Gotthard und den Lötschberg fest geplant. Die Transportzeiten auf dem Gesamtkorridor reduzieren sich von heute rund 46





«Railway undertakings now have a real opportunity – and a pressing need – to rethink their policies.»

Neil Kinnock

auf 25 Stunden. Die Grenzaufenthalte sollen 30 Minuten nicht überschreiten. Im Auftrag aller am Freeway beteiligten Infrastrukturunternehmen betreiben die italienischen Staatsbahnen (FS) in der Terminologie der EU einen «one stop shop». Sie ist damit zuständig für die Trassenvermarktung und die Kapazitätszuteilung sowohl auf der Gesamt- als auch auf einzelnen Teilstrecken. Über Internet können Informationen abgerufen oder Buchungen getätigt werden.

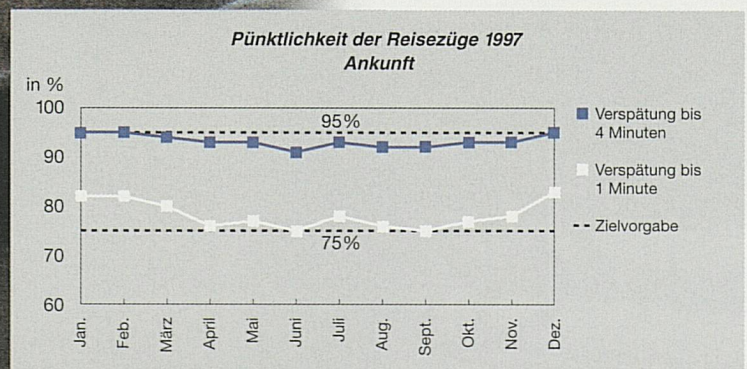
Betriebsleistungen

Fahrplanwechsel als Herausforderung

Die erfolgreiche und fast problemlose Einführung des neuen Fahrplanes von Impuls 97 erforderte eine minutiöse Planung, eine intensive Begleitung und gezielte, flankierende Massnahmen. Einige strukturelle Probleme zeigen sich auf der mit der BLS gemeinsam betriebenen Linie Bern–Interlaken Ost sowie am Brünig. Auch verdient die zunehmende Behinderung durch Bahn 2000-Baustellen in zentralen Netzteilen ein besonderes Augenmerk.

Erfreuliche Pünktlichkeit bei erhöhter Produktivität

94 % der Reisezüge erreichten 1997 ihre Destination mit höchstens vier Minuten Verspätung, womit die Zielsetzung um 1 % verpasst



Sicherheit gross geschrieben: Insgesamt 17 Lösch- und Rettungszüge sind zum raschen Einsatz bereit, wenn's bei der Bahn oder in deren Nähe brennt – wie bei der 1997 wieder-aufgebauten Tela-Fabrik in Niederbipp.

wurde. 79 % der Züge erreichten ihr Ziel gar mit einer Fahrplanabweichung von weniger als einer Minute. Trotz grossem Fahrplanwechsel, den zahlreichen Baustellen sowie den verschiedenen Mega-Anlässen zum 150-Jahr-Jubiläum der Bahnen konnten damit die hohen Pünktlichkeitsziele weitgehend erreicht werden.

Die Produktivität konnte wiederum verbessert werden. Die Leistungen stiegen um 700 000 Zugkilometer, wogegen sich der Personalbestand der Betriebsführung gleichzeitig spürbar verringerte. Eine starke Zunahme verzeichnete vor allem der Transitverkehr. Die beförderten Bruttotonnen stiegen gegenüber dem Vorjahr um über 20 % an. Erhebliche Zugsverspätungen ab Deutschland erschwerten indes die Planung des Transitverkehrs und

verhinderten dadurch einen optimalen Ressourceneinsatz in der Schweiz. An der Südgrenze kam es zu grösseren Rückstaus, da die FS wegen Triebfahrzeugmangels und Ausfällen infolge Streiks die Züge nur mit grösseren Verzögerungen übernehmen konnten. Die SBB prüften mit DB und FS verschiedene Optionen zur Verbesserung dieser unakzeptablen Situation.

Sicherheitsdispositiv verstärkt

Die Anstrengungen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit wurden im Rahmen eines umfassenden Sicherheitsprogramms gezielt weitergeführt.

1997 konnten zusätzliche sechs neue Lösch- und Rettungszüge in Betrieb genommen werden. Flächendeckend über das ganze Netz der SBB sind damit 17 dieser Züge ständig einsatzbereit. Zusammen

mit elf Kantonen haben die SBB im Rahmen der Störfallvorsorge Einsatzpläne für die Bewältigung von Störfällen vereinheitlicht. Einer gezielten und präventiven Risikoanalyse dient die neue Ereignisdatenbank sicherheitsrelevanter Informationen.

Die Sicherheit bei Niveauübergängen konnte weiter verbessert werden. Im Berichtsjahr mussten dennoch zwei Kollisionen mit Strassenfahrzeugen mit Todesfolge verzeichnet werden. Auf der Basis einer Risikoanalyse aller noch bestehenden niveaugleichen Strassenkreuzungen wurde ein weiteres Massnahmenprogramm vorbereitet, um noch vorhandene Gefahrenpunkte gezielt zu eliminieren. Einen wichtigen Pfeiler im betrieblichen



Sicherheitsdispositiv bilden die stationären Zugkontrolleinrichtungen, die gefährliche Unregelmässigkeiten an fahrenden Zügen erkennen und die zuständigen Interventionsbahnhöfe alarmieren. Der Verwaltungsrat beschloss die Realisierung eines Kontrollnetzes mit insgesamt 42 Gleisaustrüstungen.

Um eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten, sind auch zeitgemässe und auf den zunehmend dichteren Zugverkehr ausgelegte Betriebsvorschriften unabdingbar. Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) haben die SBB neue Fahrdienstvorschriften erarbeitet. Diese tragen neben den geänderten Betriebsbedingungen auch den Anforderungen des Netzzugangs Rechnung und gelten für alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs.

Deutliche Verbesserungen bei der Arbeitssicherheit

Dank gezielter Massnahmen wie intensiver Sicherheitsschulung, Einführung der Helmtragepflicht im Rangierdienst und der Realisierung einer SBB-weiten Sicherheitsorganisation konnten gegenüber dem Vorjahr die Berufsunfälle um 13 % gesenkt werden. Dies führte letztlich zu einer Reduktion der SUVA- und Betriebshaftpflichtprämien von 3 Mio. Franken.

Die Nicht-Berufsunfälle sanken im Berichtsjahr um 10 %. Die durchgeführten Aktionen (Velohelm, Unterstützung Sportvereine, Winteraktionen) sowie die interne Thematisierung von Freizeitunfällen auf allen Stufen der Unternehmung mag zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Bahninfrastruktur

Netz auf die Marktbedürfnisse ausrichten

Die sich immer schneller ändernden Marktbedürfnisse sind eine strategische Herausforderung für die Infrastruktur. Verschiedene Projekte zur optimalen Nutzung der Infrastruktur, zur Entwicklung von rationellen, kostensparenden Unterhaltsverfahren und zur Anpassung des Netzes an künftige Marktbedürfnisse sind im Gang. Damit soll – bei minimalen Kosten für die öffentliche Hand – ein maximaler Nutzen für die Infrastrukturbenutzer entstehen.

Der grosse, historisch gewachsene Anlagenbestand verursacht hohe Kapital-, Unterhalts- und Betriebskosten. Mit dem Projekt *Schlanke Infrastruktur* werden die Anlagenbestände aufgrund des geplanten Angebots und auf der Basis des Fahrplan-Regelfalls laufend überprüft. Eine netzweite Analyse ergab, dass bis ins Jahr 2010 auf



Grössere Projekte, welche 1997 abgeschlossen und in Betrieb genommen worden sind

Aarau–Rapperswil	Neue Vierspur
Basel Personenbahnhof	Ausbau Perron 4 und 5
Cham	Bahnhofausbau, neue Sicherungsanlage
Gorgier-St.-Aubin–Auvernier	Leistungssteigerung, neue Stellwerke
Gossau–Flawil	Ersatz Glattviadukt
Lausanne	Verbesserung der Verkaufs- und Publikumsanlagen
Marthalen	Bahnhofumbau
Murgenthal	Bahnhofausbau, neue Sicherungsanlage
Olten	Bahnhofausbau Seite Aare
Olten–Bern	Profilerverweiterungen für Huckepack und Doppelstockwagen
Olten–Grenchen	Profilerverweiterungen für Doppelstockwagen
Regensdorf–Watt	Bahnhofumbau
Roggwil–Wynau	Bahnhofausbau, neue Sicherungsanlage
Schmitten–Flamatt	Stabilisierung Untergrund
St. Gallen–St. Gallen–St. Fiden	Sanierung Rosenbergstunnel
Turgi	Bahnhofausbau, neue Sicherungsanlage
Zürich–Seebach–Regensdorf	Ausbau auf Doppelspur
Zürich–Tiefenbrunnen–Zollikon	Ausbau auf Doppelspur
Zürich–Seebach	Bahnhofumbau
Zürich–Affoltern	Bahnhofumbau

Grössere Projekte, bei welchen 1997 Baustart war

Deitingen	Neues Unterwerk
Dielsdorf	Bahnhofumbau
Genf–Coppet	Erdarbeiten und Anpassung Brücken für 3. Gleis
Glanzenberg	Neue Haltestelle
Lausanne–Bern	Profilerverweiterungen für Doppelstockwagen
Lausanne–Renens VD	Leistungssteigerung
Luzern	Profilerverweiterungen für Doppelstockwagen
	Gütsch- und Schönheimstunnel
Luzern–Küssnacht	Sanierung Strecke und Tunnels
Meilen–Uetikon	Ausbau auf Doppelspur
Oberrieden–Horgen	Erneuerung Sicherungsanlagen, Leistungssteigerung
Rheineck	Neue Sicherungsanlage
Rothenburg	Neue Sicherungsanlage
Stein–Säckingen	Neues Unterwerk
Urdorf–W.–Bonstetten	Bahnverlade- und Entladeanlagen für Bau A2
Zürich HB	Neues Unterwerk
Zürich HB–Killwagen	Leistungssteigerung

Ausbau von Anlagen der Energieversorgung

Kraftwerk Amsteg	Erneuerung und Ausbau
Umformerwerk Rapperswil	Automatisierung und Fernsteuerung
Unterwerk Olten	Umbau auf 132 kV
Unterwerk Stein–Säckingen	Neubau
Unterwerk Deitingen	Neubau
Unterwerk Zürich	Neubau
Schaltposten Etzwilen	Neubau für den Bahnstromverbund mit der DB AG

insgesamt rund 1500 Weichen und 120 km Gleis verzichtet werden kann. Diese Anlagen werden bei der nächsten anstehenden Erneuerung abgebaut. In Abhängigkeit von den personellen und finanziellen Ressourcen werden weitere Desinvestitionen getätigt. Aufgrund der erfreulichen Ergebnisse der Streckenuntersuchungen und der Pilotuntersuchung von drei Knotenbahnhöfen wurde Ende 1997 die zweite Phase des Projektes eingeleitet: Die bisher ausgenommenen grossen Knotenbahnhöfe sollen bis Ende 1999 ebenfalls untersucht werden.

Der Unterhalt im europäischen Vergleich

Der Unterhalt der Bahn-Infrastruktur stellt einen wichtigen Kostenblock dar. Im Rahmen eines internationalen Vergleichs wurden die Unterhaltskosten von sieben europäischen Bahnen untersucht. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die SBB mit 39 700 ECU pro Kilometer im oberen Mittelfeld liegen (die durchschnittlichen Unterhaltskosten der sieben Bahnen betragen 35 500 ECU pro Kilometer), was ein Potential zur weiteren Kostensenkung vermuten lässt. Ziel des Benchmarkings muss sein, vom Besten zu lernen und den Erfolg soweit möglich zu kopieren. Entsprechende Verfahren, Prozesse und Anpassungen zur Rationalisierung des Unterhaltes sind im Gang. Ein Beispiel bietet die Sanierung des Perraudettaz-Tunnels bei Lausanne: Dank einer Totalsperrung der Strecke Lausanne–Puidoux an einem verkehrsschwachen Wochenende im November 1997 konnte die Sanierung rasch und damit auch kostengünstig realisiert werden. Auch die Beschaffung einer ersten Serie moderner Bau-dienststraktoren für den kombinierten Material- und Personaltransport wird zu weiteren Produktivitätssteigerungen führen.

Die Infrastruktur im Zeichen der Zeit

Die Bautätigkeit der SBB wird durch die Arbeiten im Rahmen des Grossprojektes Bahn 2000 dominiert. Während dort Ausbauten im Vordergrund stehen, erfolgen überdies laufend und gezielt Anpassungen der bestehenden Infrastruktur an die Bedürfnisse des Marktes. Im Interesse der Sicherheit und der Produktivität wird dabei auch dem technischen Fortschritt gebührend Beachtung geschenkt. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die 1997 erfolgte Inbetriebnahme des ersten voll-elektronischen Stellwerks Alcatel ELEKTRA in Freiburg.

Führerstandssignalisierung

Für das sichere und zuverlässige Führen von Zügen auf den Neubaustrecken mit 200 km/h in dichter Folge genügt das heutige Signalsystem nicht mehr. Mit der im Rahmen der Bahnreform geforderten Interoperabilität auf nationaler und internationaler Ebene kommt der Systemwahl eine entscheidende Bedeutung zu. Das ETCS-Konzept (European Train Control System) erlaubt eine europäische Standardisierung im Bereich der Sicherheits- und Zugleittechnik. Damit wird es möglich, von den Vorteilen eines europäischen Beschaffungsmarktes zu profitieren. Die SBB haben sich daher für die Einführung der Führerstandssignalisierung gemäss ETCS-Konzept entschieden.

Weil den SBB bisher Erfahrungen mit der Führerstandssignalisierung fehlen, soll im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist eine Pilotstrecke (Zofingen–Sempach) eingerichtet werden.

Ökologie

Umweltfreundliche Transportleistungen sind bedeutungsvoll. Die von den SBB erarbeitete *Handlungsstrategie Umwelt* setzt die Ziele im Umweltbereich. 1997 wurden darauf basierend in den folgenden Bereichen Massnahmenprogramme ausgelöst:

- Lärmsanierung
- Erschütterungs- und Körperschallimmissionen
- Gewässerschutz
- Abfallbewirtschaftung
- Störfallsicherheit
- Energiesparen
- Altlasten
- Grünflächenpflege

Die Planungsarbeiten zur Lärmsanierung wurden zusammen mit den Bundesbehörden weitergeführt und für den Hucklepack-Korridor Gotthard fertiggestellt. An den am stärksten belasteten Streckenabschnitten sind verschiedene ortsfeste Lärmschutzanlagen im Bau. Gleichzeitig wurden technische Möglichkeiten zur Lärmsanierung des Rollmaterials entwickelt. Im Wallis ist eine Teststrecke mit Erschütterungsschutzmassnahmen im Gleis errichtet worden, die internationales Interesse weckt. Der Herbizideinsatz konnte dank neuen Methoden für die umweltfreundlichere Bekämpfung des Pflanzenwuchses im Gleisbereich weiter reduziert werden. Dazu haben auch die neuen Intercitywagen mit den geschlossenen Vakuum-Toiletten und die bei den neuen Steuerwagen eingesetzten Bio-Reaktor-WC's beigetragen.

«Wir müssen auch bei der Infrastruktur zwingend kostengünstiger werden»

Pierre-Alain Urech



**«Die SBB
besitzen im Tele-
kommunikations-
markt besondere
Trümpfe.»**

Pierre-Alain Urech

Telecom SBB

Liberalisierung: Chancen nutzen

Alle Aktivitäten der SBB im Bereich der Telekommunikation (Übertragung, Telefonie, Datenkommunikation, Mobilfunk) wurden per 14. April 1997 in der neuen Organisationseinheit Telecom-SBB zusammengefasst. Dadurch sollen verstärkt Synergien erzielt und die Chancen der anstehenden Liberalisierung durch Nutzung bestehender Telekommunikationsanlagen der SBB wahrgenommen werden. Ergänzend wird Telecom-SBB auch eigene Leistungen anbieten und dadurch zusätzliche Deckungsbeiträge erwirtschaften.

Zusammenarbeit mit Newtelco/Sunrise

Die SBB beabsichtigen mittels ihrer Beteiligung an Newtelco ab dem Zeitpunkt der Telecom-Liberalisierung aus ihren Infrastrukturen zusätzlichen Nutzen zu ziehen. Als neue Aktionäre sind im April 1997 die beiden europäischen Partner Tele Danmark und British Telecommunications (bisher: SBB, UBS, Migros) eingetreten. Der Aufbau des operativen Geschäftes wurde durch sie im Hinblick auf die Telecom-Liberalisierung unverzüglich an die Hand genommen und mit Nachdruck vorangetrieben. Das ambitionierte Projekt, im Januar 1998 Sprach- und Datendienste unter dem Produktnamen Sunrise

einer breiten Kundschaft anzubieten, ist gelungen. Im Auftrag von Newtelco haben die SBB 1997 in Rekordzeit 700 km Glasfaserkabel verlegt und ihr technische Räumlichkeiten vermietet. Im Endausbau soll das Newtelco-Kabelnetz, das entlang des Schienennetzes der SBB verlegt und 1998 vervollständigt wird, rund 1700 km betragen.

Energie

Liberalisierung im Energiebereich wirft Schatten voraus

Die schweizerische Elektrizitätswirtschaft bereitet sich gezielt auf

Hochspannung: Normalerweise sieht man den Strom nicht – ohne ihn blieben indessen die Züge stehen. Auch bei der Elektrizität stellen sich die SBB auf die Liberalisierung der Märkte ein.

die bevorstehende Öffnung des Strommarktes vor. In absehbarer Zeit werden auch in der Schweiz vorerst Grossbezüger von tieferen Strompreisen profitieren. Mit dem 16 $\frac{2}{3}$ Hz-Bahnstromnetz stellt sich für die SBB eine besondere Situation. Aufgrund eigener, teurer Produktionskapazitäten und langfristiger Verträge dürften die SBB von der neuen Entwicklung kaum kurzfristig profitieren können. Die neuen Bedingungen des Wettbewerbs setzen die Massstäbe für die neue, schlanke Organisationsstruktur der Direktion Energie. Die neuen Geschäftsbereiche Energiewirtschaft, Energieproduktion und Energietechnik werden den Kernprozess der Bahnstromversorgung effizienter gestalten und die Nutzung der Marktvorteile aus der Liberalisierung bei der

Stromproduktion und -verteilung ermöglichen.

Bei einer Zunahme der Beförderungsleistung um 4 % stieg der Energieverbrauch 1997 um 1,5 % an.

Infrastrukturseitig standen im vergangenen Jahr die Arbeiten für die Spannungsumschaltung auf 132 kV im Raum Olten–Rapperswil im Vordergrund. Zusammen mit den Partnern NOK und ATEL erfolgten überdies Anpassungen an den Wasserkraftwerken von Gösgen und Rapperswil-Auenstein. Im Bau befinden sich die Unterwerke von Stein-Säckingen und Zürich.

Kraftwerk Amsteg AG, Etzelwerk AG

Durch den Ausbau der heutigen Wasserführungsanlagen sowie mit neuen Maschinen wird die Leistung des Kraftwerks Amsteg in einem ersten Schritt von 55 MW auf 120 MW Leistung ausgebaut. Diese Leistungserhöhung wird vor allem im Hinblick auf die speziellen Anforderungen von Bahn 2000 und AlpTransit realisiert. Die Bauarbeiten sind weit fortgeschritten und laufen programmgemäss, so dass die neuen Maschinen im ersten Halbjahr 1998 in Betrieb genommen werden können. Die Einweihung der Kraftwerkanlage ist im September 1998 vorgesehen.

Für die Zentrale Altendorf der Etzelwerk AG ist 1997 die Fern-

Bahnstromversorgung	1997		Differenz
	GWh	%	96/97
Erzeugung und Bezug von Dritten	3789	100	+ 4,1
Abgabe Traktionsenergie	1891	50	+ 1,1
Abgabe an Dritte, Pumpenenergie	1760	46	+ 7,8
Eigenverbrauch und Verluste	138	4	+ 1,9



*Die Bahn baut an ihrer Zukunft:
Baustellen für Bahn 2000 und Alp-
Transit (Bild links: Neubaustrecke
Mattstetten–Rothrist bei Kirch-
berg, kleine Bilder: Piora-Sondier-
system und Sedrun).*



steuerung in der Sektorleitstelle Seebach eingebaut worden. Die auf Ende 1996 eingeführte neue Organisation ist gut eingespielt und sichert die geplante hohe Verfügbarkeit des Werkes.

AlpTransit Gotthard

Die Vorlage über die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (NEAT, Bahn 2000, Lärmsanierung, TGV-Anschlüsse) befindet sich nach wie vor in der parlamentarischen Beratung. Das intensiv diskutierte Bauprogramm der NEAT sieht Ende 1997 eine Etappierung vor, die ein Vorziehen der beiden Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg sowie eine zeitliche Verschiebung von Zimmerberg- und Ceneritunnel beinhaltet.

Einen heterogenen Stand bietet die neue Gotthardachse von Zürich nach Lugano aus planerischer Sicht. Die Phase der Vorprojekte ist weitgehend beendet. Wichtige Entscheide stehen beim Bundesrat an, darunter jener über die Linienführung. Damit wird eine nötige Planungssicherheit geschaffen. 1997 sind mehrere Auflageprojekte erarbeitet worden, welche mehrheitlich 1998 öffentlich aufliegen werden. Für den Gotthardbasistunnel steht die Plangenehmungsverfügung (Baubewilligung) auf Anfang 1998 in Aussicht.

Grösste Aufmerksamkeit, vorab auch in der politischen Diskussion, galt im vergangenen Jahr dem Sondiersystem Pioramulde. Im Zentrum stand die Frage, ob auf Tunnelniveau tatsächlich der gefürchtete zuckerförmige, wasserhaltige Dolomit vorzufinden sei, und falls ja, ob die Durchörterung unter hohem Wasserdruck bautechnisch überhaupt machbar bzw. finanzierbar sei. Die Resultate von vier Sondierbohrungen bis auf das Niveau des Basistunnels haben bisher *nur festen Dolomit*

ohne Wasserdruck ergeben. Bestätigt sich dieser Befund, womit aus heutiger Sicht zu rechnen ist, wird die Pioramulde damit weder in finanzieller noch in terminlicher Sicht zu einer Belastung beim Bau des Gotthardbasistunnels.

Die Grossbaustelle in Sedrun läuft auf Hochtouren. Die Aussenanlagen mit Anschlussgleis, Kiesaufbereitungsanlagen, Baubaracken usw. haben Gestalt angenommen. Der anderthalb Kilometer lange, horizontale Zugangsstollen ist durchbrochen und wird bis im Frühjahr 1998 soweit fertiggestellt, dass mit dem – für die Schweiz einmaligen – Abteufen des 800 m tiefen Vertikalschachts bis auf das Niveau des Gotthardbasistunnels begonnen werden kann. Das Infozentrum wurde im ersten Jahr seit der Eröffnung von über 18 000 NEAT-Interessierten besucht.

In Sigrino ist Anfang 1997 mit dem Erkundungsstollen für den Ceneribasistunnel die dritte NEAT-Baustelle an der Gotthardachse eröffnet worden. Die Arbeiten für den drei Kilometer langen Stollen werden etwa drei Jahre in Anspruch nehmen. Der Stollen dient heute der geologischen Erkundung des Cenerigeiets und wird später als Zwischenangriff beim Bau des Ceneritunnels weiterverwendet werden.

AlpTransit Gotthard wird im Interesse einer klaren Trennung sowie einer eindeutigen Regelung der Zuständigkeiten in eine selbständige Tochtergesellschaft AlpTransit AG ausgelagert. Der Verwaltungsrat hat in Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden 1997 die entsprechenden Entscheide gefällt. Die neue Gesellschaft soll ab Mai 1998 operativ sein. Anfangs 1998 wird der Verwaltungsrat sowie der neue Geschäftsleiter der Tochtergesellschaft gewählt.

