

N He
He
25.1.54

He

Bern, den 15. Januar 1954

Nr. 303/1 PC

Airolo. Ausbau des
Bahnhofes

An den Verwaltungsrat der
Schweizerischen Bundesbahnen

Wir beehren uns, Ihnen das Projekt für den im Bauvoranschlag 1954 (Seite 25) vorgesehenen Ausbau des Bahnhofes Airolo zu unterbreiten.

Mit unserem Bericht vom 20. November 1953 zur Interpellation Ihres Ratsmitgliedes Herrn Brenni über den Bahnhof Chiasso hatten wir bereits Gelegenheit, auf die Bedeutung des internationalen Verkehrs auf der Gotthardlinie und seine Entwicklung seit dem letzten Kriege hinzuweisen. Dabei konnten wir die erfreuliche Zunahme der Verkehrsmengen, insbesondere der hoch tarifierten Lebensmitteltransporte, hervorheben. Die folgenden Zahlen zeigen das starke Anwachsen des Verkehrs auf der Bergstrecke (Teilstrecke Airolo-Ambri) deutlich.

Jahr	Gesamtzahl der Züge	Mittlere Zugsdichte	Gesamtzahl Wagenachsen
1938	24 850	73,2	981 854
1947	28 965	84,6	1 065 702
1951	36 008	105,6	1 452 792
1952	37 130	108,8	1 456 338
Zunahme 1938-52 in %	49,4	48,6	48,3

Im erwähnten Bericht wiesen wir aber darauf hin, dass der Gotthard-Transitverkehr einer äusserst scharfen Konkurrenz durch die anderen Alpenbahnen ausgesetzt ist, insbesondere seitdem die fremden Bahnen die Kriegsschäden weitgehend beheben und dabei eine wesentliche Modernisierung ihrer Anlagen und ihres Rollmaterials vornehmen konnten. Wir werden uns diese kommerziell interessanten Transporte nur so lange erhalten können, als wir in der Lage sind, trotz den Verbesserungen bei den Konkurrenzbahnen immer noch Vorteile in den Beförderungszeiten und in der Transportregelmässigkeit zu bieten. In diesem Bestreben haben wir die Studien für die Ausgestaltung des Bahnhofes Chiasso aufgenommen. Es ist aber unerlässlich, dass auch die Leistungsfähigkeit weiterer Anlagen der Gotthardlinie gesteigert wird.

Die Bergstrecke des Gotthards gehört zu den ältesten Doppelspurlinien unseres Netzes und wurde von den SBB bereits doppelspurig übernommen. Den damaligen Verhältnissen entsprechend, besass die Linie wohl durchgehend zwei Geleise, auf den Stationen jedoch fehlten die schienenfrei zugänglichen Perrons, die erst einen ungehinderten Doppelspurbetrieb ermöglichen. Die Ueberholungsgeleise waren nach den seinerzeit beim Dampfbetrieb möglichen Zugslängen bemessen worden. Heute erlaubt die elektrische Zugförderung wesentlich längere Züge; dadurch sind auch längere Ueberholungsgeleise notwendig geworden. Die Stellwerkanlagen, mit denen die Gotthardlinie schon frühzeitig ausgerüstet wurde, sind heute weitgehend veraltet und erneue-

rungsbedürftig. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entsprechenden Stationsanlagen sich hemmend auf die Abwicklung des Betriebes auswirken und dass daher die notwendige Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Gotthardlinie neben der im Gang befindlichen Schliessung der noch vorhandenen Doppelspurlücken vor allem durch den Ausbau der Stationen zu erreichen ist.

Diese Feststellungen gelten im besonderen auch für den Bahnhof Airolo. Dieser schliesst, wie der beigegefügte Lageplan zeigt, mit einer engen Kurve unmittelbar an den Südausgang des grossen Gotthardtunnels an. Der Bahnhof ist zugleich der Scheitelpunkt der südlichen Steilrampe. Hier muss ein grosser Teil der Güterzüge zum Abkuppeln der Vorspannlokomotive anhalten. Oft dient dieser Halt gleichzeitig zur Ueberholung durch Schnellzüge. Auch Personenzüge müssen in Airolo überholt werden. Beides erfordert ausreichende Ueberholungsgeleise. Diese fehlen aber heute, und die Ueberholungen können nur durch Trennen der Züge und andere unwirtschaftliche und zeitraubende Manöver ermöglicht werden. Als Besonderheit kommen dazu in Airolo (und entsprechend auch in Göschenen) die Manöver und Zugsfahrten für den Transport von Automobilen durch den Gotthardtunnel. Die nachstehende Uebersicht zeigt, dass dieser Verkehr in den letzten Jahren ebenfalls sehr stark zugenommen hat.

Jahr	Zahl der Autos		
	Ankunft	Versand	insgesamt
1946	10 552	10 518	21 070
1951	23 856	24 165	48 021
1952	24 403	23 127	47 530

Im Jahr 1953 ist die Zahl der durch den Tunnel beförderten Automobile neuerdings angewachsen, und es waren zeitweise ganz ausserordentliche Verkehrsspitzen zu bewältigen. So wurden allein am Ostermontag, der auf den 6. April 1953 fiel, in Airolo 1422 Autos umgeladen, wovon 976 im Versand und 446 bei der Ankunft.

Die gegenwärtigen Geleiseanlagen von Airolo genügen für eine reibungslose Abwicklung des dort anfallenden Verkehrs nicht mehr. Die schon erwähnten allgemeinen Mängel der meisten Zwischenstationen der Gotthardlinie, vor allem die zu kurzen Ueberholungsgeleise, machen sich hier besonders fühlbar. Dazu kommt, dass im Nordkopf verschiedene Weichenverbindungen, die die Betriebsabwicklung fördern könnten, fehlen, da die früheren Weichenkonstruktionen nicht erlaubten, in den Kurven zwischen dem Tunnelportal und den Stationsgeleisen solche Verbindungen einzubauen. So können z.B. der Güterschuppen und die anschliessende Verladerampe nur mit langen Rangierwegen von der Südseite her bedient werden. Im weiteren wird die Durchfahrtsgeschwindigkeit im Nordkopf durch ablenkende Weichen in den Hauptgeleisen auf 40 km/h beschränkt.

Das Projekt für den Ausbau des Bahnhofes Airolo sieht die notwendigen Verbesserungen der Betriebsanlagen vor, soweit sie mit einem vertretbaren Aufwand verwirklicht werden können. Auf einige weitere wünschbare Vervollkommnungen, die anderwärts ohne weiteres ausgeführt werden könnten, muss hier unter dem Zwange der topographischen Gegebenheiten leider verzichtet werden. Der Umbau bringt einen schienenfrei zugänglichen, teilweise überdeckten Zwischenperron. Die

Personenunterführung zu diesem Perron erhält eine Verlängerung bis zur Autorampe auf der Talseite der Geleise, damit die Autoreisenden ebenfalls auf sicherem Weg zu den Billetschaltern, den Toiletten, dem Buffet, zur Post usw. gelangen können. Auf der Seite des Aufnahmegebäudes wird ein Ueberholungsgeleise von 430 m geschaffen und auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptgeleise ein solches von 570 m Länge. Die Weichenentwicklungen in beiden Geleiseköpfen umfassen alle für Zugfahrten und Rangierbewegungen nötigen Fahrstrassen. Die Durchfahrtsgeschwindigkeit in den Hauptgeleisen wird in beiden Richtungen auf 70 km/h, d.h. auf die Geschwindigkeit der südwärts anschliessenden Strecke, erhöht.

Für die Bedienung der neuen Geleiseanlagen wird beim Aufnahmegebäude ein elektrisches Tastenstellwerk eingebaut. Damit werden jährliche Einsparungen an Personalkosten für Stellwerkwärter von Fr.30 000 bis Fr.36 000 möglich.

Der Kostenvoranschlag für die Erweiterung der Geleiseanlagen des Bahnhofes Airolo mit der Erstellung eines Zwischenperrons und einer elektrischen Stellwerkanlage rechnet mit folgenden Ausgaben:

	Aktivierbar Fr.	Nicht aktivierbar Fr.	Total Fr.
<u>I. Allgemeine Kosten</u>			
a. Verwaltung und Bauleitung	-	206 000	206 000
<u>II. Bahnanlage und feste Einrichtungen</u>			
b. Unterbau	285 000	245 000	530 000
c. Oberbau	1 070 000	170 000	1 240 000
d. Hochbau und mechanische Einrichtungen	436 000	129 000	565 000
e. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	532 000	126 000	658 000
f. Telegraph, Signal- und Sicherungsanlagen	1 086 000	64 000	1 150 000
Total Bahnanlage und feste Einrichtungen	3 409 000	734 000	4 143 000
<u>IV. Mobiliar und Gerätschaften</u>	11 000	-	11 000
<u>Gesamtsumme</u>	3 420 000	940 000	4 360 000

Der Anlagewert der abgehenden Anlagen beträgt Fr.751 200; Restbuchwerte sind keine mehr abzuschreiben.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

1. Der Verwaltungsrat erklärt sich mit dem vorgelegten Projekt für den Ausbau der Station Airolo einverstanden und bewilligt für die Ausführung dieser Arbeiten einen Kredit von Fr.4 360 000.

2. Er ermächtigt die Generaldirektion, am Projekt diejenigen Änderungen vorzunehmen, die im Laufe der Verhandlungen mit den Behörden oder während der Bauausführung notwendig werden, sofern dadurch keine erhebliche Kostenvermehrung entsteht.

Der mündliche Bericht wird Ihnen vom Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes erstattet.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen,
Der Präsident:

Gschwind

Beilage:

1 Lageplan 1:2000

Auf dem Kanzleitisch liegen:

Projektpläne
Kostenvoranschlag
Erläuterung der Sicherungsanlage