

Presse-Vernissage an der Swissbau 93, Halle 107, am 2. Februar 1993 in Basel:
Eröffnung der Sonderschau "Alptransit - Bauen für Europa"

Das Projekt AlpTransit aus der Sicht der SBB

Referat von Dr. Peter Winter, Direktor der Baudirektion SBB

Es gilt das gesprochene Wort!

Bedeutet das Konzept Bahn 2000 das Nachrüsten des über 100jährigen Eisenbahnnetzes an die nationalen Ansprüche der Jahrtausendwende, so ist das Projekt "AlpTransit" wichtiger Bestandteil des wachsenden europäischen Hochleistungsnetzes.

Die nur mit beträchtlichem Aufwand zu betreibenden Bergstrecken am Gotthard und Lötschberg vermögen bereits seit Jahren den wachsenden Ansprüchen des internationalen Güter- und Personenverkehrs nicht mehr zu genügen. Da bringt der soeben fertiggestellte Ausbau der Lötschbergachse willkommene, aber eben doch nur zeitlich beschränkte Linderung. Entscheidend für die künftige Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Reise- und Güterverkehr ist der mit neuen Linienführungen erzielte Zeitgewinn.

Die NEAT, Kürzel für die neue Eisenbahn-Alpentransversale oder etwas populärer auch AlpTransit genannt, umfasst bekanntlich die zwei neuen Basislinien am Lötschberg und am Gotthard.

Bauherr am Lötschberg ist die BLS, am Gotthard die SBB. Beide Bahnen nehmen die Arbeiten mit speziellen, innerhalb der Bahnverwaltungen weitgehend autonomen Projektorganisationen in Angriff.

Das heisst im Falle der SBB, dass mit der Projektierung und Realisierung der über 100 km langen Strecke von Arth-Goldau bis Lugano der Delegierte der Generaldirektion für AlpTransit, Herr Peter Zuber beauftragt worden ist. Diese neuen Projektorganisationen tragen dem Umstand Rechnung, dass sich die Neubauten des AlpTransit baulich besser vom bestehenden Netz abgrenzen lassen als beim flächendeckenden Konzept Bahn 2000.

Wenn nun die beiden Transitachsen als je in sich geschlossene Bauprojekte bearbeitet werden, so gibt es trotzdem vielfältige komplexe Berührungspunkte, die das Tagesgeschäft, die kurz-, mittel- und langfristige Planung in allen Bereichen der SBB beeinflussen. Die Ansiedlung der Projektleitungen AlpTransit bei den Bahnen biete beste Voraussetzungen für gut abgestimmte Lösungen bei intensiver Nutzung des vorhandenen Know Hows.

Lassen Sie mich Ihnen mit einigen Worten die Bedeutung, die Einflüsse der beiden Grossprojekte aus der Sicht der SBB darlegen.

1. Verknüpfung mit bestehendem Netz und Zufahrten

Beide Achsen müssen in das bestehende und das im Rahmen der Bahn 2000 geplante Netz integriert werden. Das bedeutet für die SBB, dass mit Inbetriebnahme der Basisstrecken mindestens die beiden Kernstücke der Bahn 2000, nämlich die zweite Doppelspur Basel - Olten und Olten - Bern ebenfalls betriebsbereit sind. Dazu kommen die Anschlusswerke gemäss Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Für dieses Vorhaben sollen im Raum Zimmerberg/Hirzel nochmals gegen 20 km Tunnelstrecken gebaut werden.

Verschiedene Teilstrecken im Mittelland und in der Westschweiz müssen, wenn auch nicht total umgebaut, so doch den höheren Belastungen angepasst werden.

2. Denken und Planen in Etappen

In die Planung miteinbezogen werden muss die schrittweise und sinnvolle Integration neuer Anlagen in die bestehende Infrastruktur. Diese Arbeit gestaltet sich komplexer als beispielsweise beim Strassenbau.

Das starre System der Schiene lässt nicht beliebig freien Spielraum für Verknüpfungen zu. Provisorien sind äusserst kostspielig.

Dazu kommt, dass der Betrieb - und der ist beim Stammnetz besonders intensiv - keine Beeinträchtigungen während der Bauzeit erträgt.

Das Schild "Umleitung" existiert nicht bei der Bahn.

3. Der Fahrplan hat oberste Priorität

Alle Grossprojekte die die SBB in den letzten Jahren realisierten, wie beispielsweise die Flughafenanschlüsse in Zürich und Genf, die Bahnhofumbauten in Luzern und Zürich oder die Zürcher S-Bahn durften während der Bauzeit die täglichen Fahrplanleistungen nicht beeinflussen. Die gleiche Problematik wird sich bei der Realisierung der Basislinien stellen. Obschon vor allem in den ersten Bauphasen in sich geschlossene Bauwerke, muss dafür rasch die Logistik für einen intensiven Baustellenverkehr bereitgestellt werden. Selbstverständlich erwartet die Öffentlichkeit von den Bahnen, dass die riesigen Aushubvolumen auf der Schiene in die Deponien befördert werden. Auch das keine leichte Aufgabe bei einer heute voll ausgelasteten Transitachse. Die Verbindungen zwischen Bergstrecke und neuer Basislinie sind weitere knifflige Probleme, die bei vollem Betrieb gelöst werden müssen.

4. Das Notwendige wird realisiert - Wünschbares gestrichen

Es ist müssig, Ihnen, meine Damen und Herren, die finanzielle Lage des Bundes zu erläutern. Ich gehe auch nicht näher ein auf den Zwischenbericht der Groupe de Réflexion. Die Medien haben Sie in den letzten Tagen eingehend informiert. Die Finanzierung der Grossprojekte sind natürlich von dieser Situation in höchstem Masse tangiert.

Die erste Etappe Bahn 2000 ist mit 8 Milliarden Franken zu realisieren, das heisst 5,4 Mia Franken gemäss Botschaft 1987, plus aufgelaufene Teuerung. Mit den rund 14 Mia Franken für die NEAT werden in den nächsten 15 Jahren rund 22 Mia Franken in das Bahnnetz investiert. In diesen Beträgen nicht eingeschlossen sind die Aufwendungen des ordentlichen jährlichen Budgets der SBB.

Die Zeit drängt, die Bahn braucht dringend Erneuerung. Kosmetik hilft nicht mehr weiter. Mit dem ersten Schritt zu Bahn 2000 und einer leistungsfähigen Transitachse durch die Schweiz ist der Anschluss an das rapide wachsende europäische Hochgeschwindigkeitsnetz möglich. Für Sie wie für die SBB gut die Aufforderung: Einsteigen bitte!

Basel, 2. Februar 1993