

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN
CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE

Bern, den 17. April 1957

GENERALDIREKTION
DIRECTION GÉNÉRALE — DIREZIONE GENERALE

Telegramm-Adresse
Adresse télégraphique — Indirizzo telegrafico:
FERVOJO BERN

TELEPHON No 64 31 11

No. 23695.54 III

Göschenen
Ausbau der
Bahnhofanlagen

An das

Eidg. Post- und Eisenbahn-
departement

Bern

Acc. AV.
25.4.
6

Gestützt auf Art. 3, Ziffer 4c, der Vollziehungsverordnung vom 15.2.1946 zum Bundesbahn-Gesetz, beehren wir uns, Ihnen anbei das Projekt für den Ausbau der Bahnhofanlagen Göschenen zur Genehmigung zu unterbreiten.

Zu diesem Bauvorhaben bemerken wir folgendes:

Im Laufe der letzten Jahre war immer wieder von der Bedeutung des internationalen Verkehrs der Gotthardlinie und seiner Entwicklung seit dem letzten Kriege die Rede, und es ist erfreulich festzustellen, dass die Verkehrsmenge, insbesondere die hoch tarifierten Lebensmitteltransporte, noch weiter zunimmt.

Andererseits muss auch auf die scharfe Konkurrenz hingewiesen werden, welcher der Gotthard-Transitverkehr durch die andern Alpenbahnen unterworfen ist. Will man der Gotthardbahn ihren Verkehrsanteil erhalten oder sogar vergrössern, darf durch den Mehrverkehr die Qualität der Transportleistung nicht verschlechtert werden. Im Hinblick auf die Modernisierung der ausländischen Alpenbahnen muss vielmehr darnach getrachtet werden, die Beförderungszeiten und die Regelmässigkeit zu verbessern. In diesem Bestreben unternehmen die SBB zur Zeit grosse Anstrengungen, um die Bahnanlagen in Chiasso und Basel als die Zugbildungsbahnhöfe der Nord-Süd-Transversale innert kürzester Frist auszubauen.

Parallel zu den Verbesserungen dieser Schwerpunkte muss aber auch die Leistungsfähigkeit der sie verbindenden Strecken gesteigert werden. Im Vordergrund stehen hier die beiden Gotthardrampen, auf welchen die Zunahme des Zugverkehrs sich betrieblich am un-

IC: Keine Bemerkungen
29. 4. 57 H.

Genehmigung 13.8.57 He

Kt
me
27. 4. 57

25. APR. 1957	
Reg. Nr.	1/106
Dir.	<i>abw.</i>
V. Dir.	
D.S.	
I a b o	<i>III, N/A</i>
II	
III	
IV a b o d	
Jl. Nr.	

günstigsten auswirkt. Unter den Stationen der Bergstrecke Erstfeld-Biasca kommt dabei den beiden Portalstationen des Scheiteltunnels eine ganz besondere Bedeutung zu. Sie sind die Endstationen des Vorspann- und Zwischendienstes, Verladestellen im Autotransport, und sie haben die Zugfolge auf der 15,7 km langen Tunnelstrecke zu regeln. Sowohl Göschenen als auch Airolo besitzen zudem ein grösseres Einzugsgebiet und weisen entsprechend einen regen Lokalverkehr auf.

Nachdem die Bauarbeiten in Airolo ihrem Ende entgegengehen, ist nun der Zeitpunkt gekommen, mit dem Ausbau der Bahnanlagen in Göschenen zu beginnen, die den gestellten Anforderungen längst nicht mehr gewachsen sind. Dem Zugverkehr stehen dort heute nur 4 Geleise zur Verfügung, nämlich:

die 2 Geleise der durchgehenden Doppelspur und
je 1 Ueberholungsgeleise für Personen- und Güterzüge.

Wegen des Fehlens eines Zwischenperrons können nicht gleichzeitig zwei Reisezüge einfahren. Die Folge davon sind Signalhalte, die besonders auf der starken Steigung der Nordseite grosse Zeitverluste nach sich ziehen und sich oft auf die nachfolgenden Züge übertragen. Das Güterzuggeleise, welches eine Länge von ca 500 m aufweist, ist zu kurz. Lange Güterzüge belegen während ihres Aufenthaltes die Endweichen und behindern damit ebenfalls den übrigen Zugverkehr. Die Manöver für das Wegstellen der Vorspannlokomotiven und das Ausrangieren der Zwischenlokomotiven muss über eines der stark belasteten Tunnelgeleise erfolgen. Die Lage der Autorampe ist in Bezug auf die übrigen Bahnhofanlagen sehr ungünstig. Die Autozüge behindern den Reise- und Güterzugverkehr sowie die Verladegeschäfte in den Lokalgüteranlagen. Diese selbst weisen sehr knappe Platzverhältnisse auf.

Damit der Verkehr im Bahnhof Göschenen möglichst reibungslos bewältigt werden kann, sind die Anlagen nach dem neusten Stand der Betriebstechnik auszubauen. Es sind zwei mit Streckengeschwindigkeit befahrbare Durchfahrgeleise mit Perronkante zu erstellen und

für die Personenzüge ist ein drittes Perrongeleise vorzusehen. Für die Ueberholung der Güterzüge sind zwei Geleise notwendig, welche eine Länge von 650 m aufweisen müssen und die Möglichkeit bieten sollen, sowohl die Vorspann- als auch die Zwischenlokomotiven ohne Benützung der Streckengeleise wegzustellen. Die Rampe für den Autoverlad ist von den übrigen Anlagen unabhängig anzulegen; hiefür sind zwei Geleise zu erstellen, damit gleichzeitig zwei Kompositionen behandelt werden können.

Infolge der ungünstigen topographischen Verhältnisse bietet die Verwirklichung dieses Ausbauprogrammes Schwierigkeiten. Um den Raum für die neuen Anlagen zu schaffen, ist der Bau einer 260 m langen und 7 bis 12 m hohen Stützmauer längs der Gotthardreuss notwendig und auf eine Länge von 70 m muss das äusserste Geleise zur Ueberbrückung des alten Reussbettes auf eine 5 bis 9 m hohe Kastenstützmauer verlegt werden. Die beiden Eisenbahnbrücken über Göschener- und Gotthardreuss sind zur Aufnahme von zusätzlichen Geleisen um 4 und 18 m zu verbreitern. Da die Streckensteigung Seite Wassen bis unmittelbar vor die Göschenerreuss reicht, ist es nicht möglich, den Bahnhof nach Norden zu verlängern, weshalb die Autoverladeanlagen südlich der Göschenerreuss mit besonderer Zufahrtsstrasse angelegt werden müssen. Um dennoch die nötigen Nutzlängen zu erreichen, ist ein Teil des südlichen Geleisekopfes in eine neben dem bestehenden Tunnel liegende neue Tunnelröhre zu verlegen. Die Anpassungen des Tunnelportales und die ca 150 m im Berginnern liegende Einmündung in den bestehenden Tunnel führen mit den oben erwähnten Aufwendungen für die Herstellung des Unterbaues der neuen Anlagen zu sehr hohen Baukosten.

Die Verladerrampe der Autozüge ist 200 m lang und 10 m breit vorgesehen und erlaubt den Einsatz von Kompositionen bis 485 m, entsprechend der Länge des Autogeleises von Airolo. Die neue Strassenzufahrt zu der Rampe bedingt die Erstellung einer 100 m langen Strassenbrücke über die Göschenerreuss. Sie bietet den Vorteil, dass die kurvenreiche und enge Durchfahrt des Dorfes Göschenen vermieden wird.

Das Projekt sieht im weitern einen 400 m langen und auf die halbe Länge überdeckten Inselperron vor, welcher durch zwei Unterführungen mit dem Aufnahmegebäude verbunden ist. Die Unterführung talseits wird bis zur Autorampe verlängert.

Im Aufnahmegebäude soll ein neues elektrisches Geleisebildstellwerk eingebaut werden, welches das heutige Befehlwerk und ein Wärterstellwerk ersetzt. Die vollständige Geleiseisolierung erlaubt die Ausrüstung des Stellwerkes mit Rangierfahrstrassen, womit ein Maximum an Sicherheit sowie an Raschheit der Betriebsabwicklung erreicht wird. Diese moderne Anlage bildet zugleich auch die Voraussetzung für die späteren Verbesserungen der Sicherungseinrichtungen im Tunnel und die weitere Unterteilung der Tunnelstrecke mit Spurwechsel in den Viertelpunkten. Damit kann die Leistungsfähigkeit der Strecke Airolo-Göschenen wesentlich gesteigert und die Ausserbetriebsetzung von Geleiseabschnitten für die laufenden Unterhaltsarbeiten ohne Beeinträchtigung des Betriebes erleichtert werden.

Die Hochbauten umfassen nebst dem neuen Inselperron mit Ueberdachung, Wartehalle und Kiosk ein neues Nebengebäude mit WC-Anlage, eine neue Lokomotiv-Remise für die Triebfahrzeuge der Autozüge und Stationstraktor sowie den Umbau des ehemaligen Kabelmagazines zu einem schon längst nötigen Dienstgebäude für den Baudienst.

Unser Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 29. Januar 1957 das Projekt genehmigt und für die Ausführung einen Kredit von 16 260 000 Franken zur Verfügung gestellt.

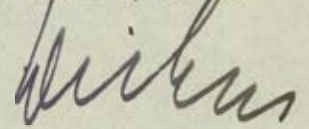
Wir teilen Ihnen noch mit, dass der Regierungsrat des Kantons Uri, nach Orientierung durch unsere Kreisdirektion II, bereits folgenden Teilbauvorhaben zugestimmt hat:

- Erstellen eines Umschlagplatzes für das KW Göschenen
- Erweiterung des Freiverladeplatzes
- Bau einer Strassenbrücke über die Göschenerreuss
- Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Göschenerreuss
- Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Gotthardreuss

Im Hinblick auf die Bewältigung der grossen Materialtransporte für den Bau des KW Göschenen wurden die zwei erst erwähnten Anlagen bereits erstellt; die Gotthardreussbrücke ist in Arbeit.

Wir ersuchen Sie um gesetzliche Genehmigung des vorgelegten Projektes.

Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen
Bau- und Betriebsdepartement



(Wichser)

Beilagen:

- 1 Uebersichtsplan 1:2000
- 3 Mappen enthaltend je
 - 2 Situationspläne
 - 1:1000 und 1:500

SBB