

## Schlussstein für die Bahn-2000-Brücke

Referat von *Hans-Jürg Spillmann*, operativer Leiter SBB Infrastruktur

Als im Juni 1984 – vor gut 20 Jahren – eine kleine Arbeitsgruppe innerhalb der SBB mit der Planung von Bahn 2000 begann, hat wohl niemand vorausgesehen, welche Hochs und Tiefs das Grossprojekt durchmachen würde: Zuerst ein rasches und überzeugtes Ja zum Konzept von Bundesrat und Parlament, dann das Referendum aus den vom Neubau betroffenen Kantonen. In der Folge ein klares Volks-Ja an der Urne, drei Jahre später explodierende Planungskosten, gefolgt vom Griff zur Notbremse durch den Bundesrat, darauf die Aufteilung des Projekts in zwei Etappen, dann die erwarteten Auflagen und Einsprachen – und schliesslich die termingerechte Inbetriebnahme der Teilschritte in den Jahren 1997 und 2001. Jetzt fehlt noch der Schlussstein in der Bahn-2000-Brücke. Den wollen wir in zwei Monaten einsetzen.

Voraussetzung dafür ist, dass die Bahnanlagen am 12. Dezember bereit stehen. Das wird mit wenigen, nicht entscheidenden Ausnahmen der Fall sein. Auf der Karte (Folie) sind die wichtigsten der rund 130 Infrastrukturausbauprojekte von Bahn 2000 eingezeichnet. Grün bedeutet „in Betrieb“. Wie sie sehen, dominieren die grünen Punkte klar. Seit dem ersten Spatenstich von Bahn 2000 im Januar 1987, als die SBB den Bau eines zweiten Gleises zwischen Bad Ragaz und Landquart in Angriff nahm, wurden Projekte im Umfang von 4,5 Mrd. Franken in Betrieb genommen. In der Ausführung befinden sich zur Zeit noch Arbeiten im Umfang von 1,1 Mrd. Franken, alle in der Schlussphase. Auf der Preisbasis von 1993 wird die SBB abschliessend rund 5,9 Mrd. Franken Bahn-2000-Gelder in den Kapazitätsausbau ihres Schienennetzes investiert haben.

Entstanden sind rund 160 km Gleis in der Form von neuen Strecken und Ausbauten auf Doppel-, Drei- und Vierspur-Betrieb. Mit den Mitteln für Bahn 2000 wurden auch die Gleis- und Perronanlagen von 37 SBB-Bahnhöfen neu- oder umgebaut. Der Kredit umfasst zudem 150 Mio. Franken als Investition in eine bessere Energieversorgung des Bahnnetzes.

Mit 1,68 Mrd. Franken ist die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist das mit Abstand grösste Bauobjekt von Bahn 2000. Zusammen mit der 10 km langen Ausbaustrecke von Herzogenbuchsee nach Solothurn bildet die 45 km lange Linie das Rückgrat des Grossprojekts. Einige unter Ihnen konnten sich anlässlich einer Medienfahrt im Juli ein Bild der Strecke vor Ort machen.

Zwischen Bauabschluss und Inbetriebnahme liegen allerdings noch einige Schritte. Derzeit finden verschiedene Probefahrten sowie intensive Einstell- und Abstimmungsarbeiten statt, primär im Stellwerkbereich. Erfolgreich getestet wurde vor kurzem der Fahrbetrieb im 2-Minuten-Abstand. Im Weiteren bereitet sich die SBB darauf vor, wie bei einer Störung auf der Neubaustrecke die Auswirkungen auf den Fahrplan reduziert werden können. In Bern und Olten stehen in der Anfangsphase des neuen Fahrplans Personal auf Pikett sowie Lokomotiven und Züge bereit, um rasch fahrbereit zu sein.

Komplett neu ist die Art und Weise, wie dieser Streckenteil künftig gewartet wird. Um die Auswirkungen für Reisenden möglichst gering zu halten, werden die Unterhaltsarbeiten in den ersten beiden Betriebsjahren auf 42 Nächte pro Jahr konzentriert. Ab 2007, wenn ein neues Diagnosefahrzeug zur Verfügung steht, lassen sich die nächtlichen Sperrungen der Neubaustrecke auf 16 im Jahr reduzieren. Dies bedeutet, dass in den Wartungsnächten einzig die Spätzüge über die Stammlinie umgeleitet werden und damit etwas verspätet am Ziel eintreffen. In den Nächten ohne Wartungsarbeiten wird auf der Neubaustrecke jeweils nach Betriebsschluss das Signal- und Zugsicherungssystem ETCS getestet. Es wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2006 die auf konventioneller Signalisierung basierende signaltechnische Rückfallebene ablösen.

### **Endspurt für die letzten Bahn-2000-Bauten**

In der Westschweiz wurde der Bahn-2000-Ausbau mit der Inbetriebnahme des dritten Gleises zwischen Coppet und Genf abgeschlossen. Anfangs November schliesst sich auch die letzte einspurige Lücke auf der Simplonstrecke, wenn die SBB das zweite Gleis zwischen Salgesch und Leuk in Betrieb nimmt. Der Ausbau wurde allerdings nicht über den Bahn-2000-Kredit abgewickelt.

Ebenfalls im Endspurt befinden sich die Arbeiten im Hauptbahnhof Zürich. Dort wurden die als Vorinvestition getätigten Arbeiten für den zweiten Durchgangsbahnhof abgeschlossen. Als letzter Perron wird jetzt jener zwischen den Gleisen 8 und 9 bis auf den Betondeckel über dem künftigen Tiefbahnhof verlängert. Ab dem 19. November sind

dann sämtliche Perrons in der Haupthalle 420 m lang und ermöglichen mit 55 cm Höhe den bequemen Zutritt zum Zug. Bei der neu gebauten Vorbahnhofbrücke und der neuen, teilweise unterirdischen Zufahrt von Zürich Altstetten in die Haupthalle laufen noch letzte Abschlussarbeiten ausserhalb des Gleisbereichs.

Zeitlich knapp ist der Umbau auf der Westseite des Bahnhofs Bern. Am 12. Dezember werden die Arbeiten an fünf der sechs Perrons abgeschlossen. Die Gleise 3 bis 13 sind bis dann über die neue, mit wellenförmigen Dächern und Rolltreppen ausgestattete Passerelle erreichbar. Die gesamte Überdachung der Perrons wird sich bis ins Frühjahr 2005 hinziehen. Unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel beginnen zudem die Arbeiten am Perron zwischen den Gleisen 1 und 2. Dieser Perron bleibt bis zum Abschluss der Arbeiten Mitte 2005 weiterhin über die alte Passerelle erschlossen. Mit Bahn 2000 steigt in Bern die Zahl der ein- und ausfahrenden Züge um 16 Prozent auf 874 täglich. Das hat zur Folge, dass zur ganzen und zur halben Stunde, wenn die aus allen Richtungen eingetroffenen Fernverkehrszüge sämtliche Gleise belegen und so gute Anschlüsse vermitteln, der Bahnhof beinahe aus den Nähten platzt. Schon kleinere Abweichungen vom Fahrplan können unter diesen Umständen die Stabilität des Fahrplans beeinflussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Reisenden gute Bedingungen zum Umsteigen vorfinden. Es freut mich, dass der Bahnhof Bern mit den wellenförmigen Dächern über der Passerelle ein wirkliches Wahrzeichen erhält.

Intensiv gearbeitet für Bahn 2000 wird auch im Emmental. Die erste von drei Doppelspurinseln nahm die SBB am 1. September zwischen Worb und Tägertschi in Betrieb. Die Arbeiten an den anderen beiden – Konolfingen–Zäziwil und Bowil–Emmenmatt – werden auf 12. Dezember abgeschlossen. Der Bau des dritten Gleises zwischen Ostermundigen und Gümligen, zum Teil auch über den Kredit Bahn 2000 finanziert, wird im Frühjahr 2006 beendet sein.

Nicht zu unterschätzen sind die unter dem Begriff „Netzprojekte“ subsumierten punktuellen Verbesserungen auf der gesamten SBB-Infrastruktur. Auch sie bilden wichtige Steine im komplexen Puzzle des Bahn-2000-Grossprojekts. So werden zum Beispiel für einen dichteren Zugbetrieb zwischen Cornaux und Le Landeron, Pfäffikon SZ und Chur sowie Wettingen und Turgi Signale versetzt. Zusätzliche Weichenverbindungen in Bern Wylerfeld, Aarau und Wil werden dazu beitragen, den immer dichteren Bahnbetrieb einfacher abzuwickeln.

Eine spezielle Organisation innerhalb der SBB wird die Umstellung ab dem 12. Dezember begleiten und, falls nötig, Korrekturen einleiten. Die Projektoberleitung hat Paul Moser, Delegierter der SBB-Geschäftsleitung für die Einführung von Bahn 2000. Paul Moser wird Ihnen in der Fragerunde gerne Red' und Antwort stehen.

Die festen Anlagen schaffen in wenigen Wochen die Basis für einen grossen Fahrplanausbau. Paul Blumenthal, Leiter der Division Personenverkehr, wird Ihnen nun erläutern, wie er die zusätzliche Kapazität für die Kundinnen und Kunden der Bahn nutzen wird.