Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 4

Artikel: Die Schweiz sucht den Anschluss : Europabahn gut in Fahrt!
Autor: Merz, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175598

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Schweiz sucht den Anschluss

Europabahn gut in Fahrt!

von Peter Merz, Leiter Kommunikation Grossprojekte der SBB, Bern

Schon fahren französische und deutsche Hochgeschwindigkeitszüge mehrere Schweizer Städte an, so der ICE Basel und Zürich (Bild DB).
Déjà des trains à grande vitesse français et allemands accèdent à des villes suisses, tel l'ICE à Bâle et Zurich.

«Hochgeschwindigkeitsverkehr» ist das Thema in den verkehrspolitischen Diskussionen um die Bahnzukunft Europas. Die Bahnen erweitern stetig und erfolgreich ihr Angebot in diesem Bereich. Schnellere Bahnen sind marktgerechte und umweltfreundliche Alternativen zum überlasteten Strassen- und Luftverkehr.

Als Hochgeschwindigkeitsverkehr wird allgemein der Verkehr mit Geschwindigkeiten über 200 km/h bezeichnet. Für die Bahnen bedingt dies weitgehend Neubaustrecken. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz besteht neben den Neubaustrecken aus Ausbaustrecken (200–225 km/h) und den Ergänzungsstrecken (<200 km/h).

Nachdem bereits 1964 zwischen Tokio und Osaka die ersten Züge mit über 200 Stundenkilometern verkehrten, begann Ende der sechziger Jahre die Idee des Hochgeschwindigkeitsverkehres in Italien, Frankreich und Deutschland zu reifen. In der Schweiz entstand damals das ehrgeizige Projekt der NHT, Kürzel für Neue Haupttransversalen. Dabei standen zuerst Projekte in wichtigen nationalen Korridoren im Vordergrund, wie zum Beispiel die Direttissima Rom–Florenz oder die Neubaustrecke Paris–Lyon. Auch die NHT sah einen massiven Streckenausbau zwischen Genève–Zürich (St. Gallen) und Basel–Chiasso vor. Sehr bald wurden die Überlegungen auf die internationalen Verkehre ausgedehnt. Für Entfernungen bis 600 km in Tagesverbindungen und für Entfernungen bis 2000 km im Nachtreiseverkehr ist die Bahn wieder im Trend. In Europa liegen viele internationale Relationen innerhalb dieser Distanzen.

Das Leitbild

Die Idee eines ersten europäischen Netzes, das die internationalen Projekte zu einem Ganzen zusammenfügt, reifte in mehreren Etappen und entwickelt sich auch heute noch. Nach der Öffnung Osteuropas soll das Netz in wirklich europäische Dimensionen wachsen. Anlässlich des Kongresses EURAIL-SPEED '92 in Brüssel wurde vom Internationalen Eisenbahnverband UIC ein in Abstimmung mit der EG erarbeitetes «Längerfristiges Leitschema für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz» der Öffentlichkeit vorgestellt.

Es umfasst für den Bereich der EG-Länder sowie für die Schweiz und Österreich ein Netz von 23 000 km Länge, wovon 12 000 km auf Neubaustrecken entfallen. Davon sind heute bereits rund ein Fünftel der Projekte realisiert. Für Gesamteuropa (ohne die ehemalige UdSSR) ist ein Netz von 35 000 km geplant, das 20 000 km Neubaustrecken einschliesst. Gegenwärtig werden die Planungen für Mittel- und Osteuropa präzisiert und bis nach Russland und die Ukraine ausgedehnt.

Schneller auf Normalspur

Bei der Verwirklichung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes sind auch technische Hindernisse zu überwinden. Spurweite, stromsystem, Fahrzeug- und Signaltechnik sind eigentliche «Landesspezialitäten».

Spanien, Portugal sowie die Nachfolgestaaten der UdSSR besitzen nicht die europäische Normalspur (1435 mm). Die Entscheidung Spaniens, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid–Sevilla in Normalspur zu bauen, ist deswegen richtungsweisend. Erste Informationen aus Osteuropa lassen ebenfalls ein gewisses Interesse erkennen, neue Strecken in Normalspur zu bauen.

Aller Voraussicht nach wird es aber in Europa bei mehreren

Stromsystemen bleiben. Moderne Mehrstromfahrzeuge sind bereits heute europatauglich und grenzenlos einsatzfähig.

Frankreich

Europas erfolgreicher Pionier für Hochgeschwindigkeit auf Schienen ist der TGV. Der Siegeszug der Französischen Staatsbahnen begannen 1981 auf der Neubaustrecke Paris–Lyon mit 260 km/h. Das war zugleich der Start für Europas Hochgeschwindigkeitsverkehr. In zwei Etappen (1989/1990) kam der TGV Atlantique für 300 km/h in Betrieb, der seinerseits 282 km Neubaustrecke aufweist. Heute sind 108 Einheiten des «Train à Grande Vitesse» (TGV) Sud–Est und 105 TGV Atlantique im Einsatz. Im Durchschnitt benutzen täglich 55 000 Reisende den TGV Sud–Est und 52 000 Reisende den TGV Atlantique.

Auf dem gesamten Streckennetz Sud–Est stieg die Zahl der Reisenden zwischen 1981 und 1992 um über 90%. Der Verkehr auf dem vom TGV Atlantique bedienten Netz konnte bereits um über ein Drittel gesteigert werden. Seit dem 23. Mai ist der Neubauabschnitt Paris–Arras des TGV Nord-Europe in Betrieb und seit kurzem dessen Verlängerung bis Lille und Fréthun/Calais am Eingang zum Ärmelkanaltunnel. Damit wird das Hochgeschwindigkeitsnetz um 333 km Neubaustrecke erweitert. Ab 1994 soll auf diesen Strecken der «Eurostar» London mit Paris und Brüssel verbinden, wobei der 71 km lange belgische Neubauabschnitt zwischen Lille und Brüssel erst 1996 in Betrieb genommen wird.

Deutschland

Deutschland startete am 2. Juni 1991 mit dem InterCityExpress (ICE) auf den Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart (100 km) und Hannover–Würzburg (327 km). Zusammen mit den InterCity-Zügen bilden die ICE ein Netz mit Taktfahrplan und Systembahnhöfen. Das Angebot wurde am 23. Mai 1993 umstrukturiert und ausgeweitet. Von Bedeutung war dabei die Einbindung Berlins. Für den Betrieb stehen 60 ICE zur Verfügung. Berlin steht auch im Zentrum der nächsten grundlegenden Erweiterung des ICE-Angebots: 1997 ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wolfsburg–Berlin vorgesehen.

Im ersten Betriebsjahr des ICE verkehrten 12 700 Züge mit einer durchschnittlichen Besetzung von 388 Reisenden. Im Jahr 1992 benutzten 14,5 Mio. Kunden den ICE.

Der Pünktlichkeitsgrad ist neben Komfort und Schnelligkeit ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz des ICE, da die Hälfte der Reisenden Anschlusszüge benutzt. Ein nächster grosser Schritt Richtung Europabahn erfolgt mit der Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitsnetze Frankreichs und Deutschlands durch die Neubaustrecken Paris–Brüssel–Köln und Paris–Saarbrücken/Karlsruhe.

Spanien

Mit der Einführung des AVE auf der 471 km langen Strecke Madrid–Sevilla am 21. April 1992 begann auch in Spanien der Hochgeschwindigkeitsverkehr. Im Gegensatz zum übrigen Eisenbahnnetz wurde diese Strecke mit 1435 mm Spurweite gebaut, so dass alle Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa die gleiche Spurweite aufweisen.

Nach dem Ende der Weltausstellung in Sevilla wurden die Tarife und der Fahrplan des AVE verändert. Der AVE verkehrt seitdem häufiger und rascher. Die Reisezeit Madrid–Sevilla konnte dadurch nochmals um 15 Minuten auf $2^1/_2$ Stunden reduziert werden. Im November 1992 lag die Auslastung bei 79%, der Pünktlichkeitsgrad von 98,7 ist bemerkenswert. Als nächstes Projekt soll die Neubaustrecke zwischen Madrid und Barcelona und der französischen Grenze realisiert werden. Mit der anschliessenden französischen Neubaustrecke von der Grenze über Perpignan nach Montpellier mit der Verknüpfung zum TGV Sud–Est wird der spanische Hochgeschwindigkeitsverkehr dann in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert.

Inbetriebnahmen von 1981–1993			**Länge**
1981	Frankreich	TGV Sud–Est (1. Abschnitt)	301 km
	Italien	Direttissima (1. Abschnitt)	150 km
1983	Frankreich	TGV Sud–Est (2. Abschnitt)	116 km
1984	Italien	Direttissima (2. Abschnitt)	74 km
1988	Deutschland	Würzburg–Hannover (1. Abschnitt)	90 km
1989	Frankreich	TGV Atlantique (1. Abschnitt)	176 km
1990	Frankreich	TGV Atlantique (2. Abschnitt)	106 km
1991	Deutschland	Würzburg–Hannover (2. Abschnitt)	237 km
		Mannheim–Stuttgart	100 km
1992	Spanien	Madrid–Sevilla	471 km
	Italien	Direttissima (3. Abschnitt)	24 km
	Frankreich	Umfahrung von Lyon	38 km
1993	Frankreich	TGV Nord	333 km
Inbetriebnahmen vorgesehen bis 1996			
1994	Frankreich/ Grossbritannien	Ärmelkanaltunnel	50 km
1994	Frankreich	TGV Sud–Est bis Valence	83 km
		Verknüpfung Nord/Sud–Est	70 km
1996	Belgien	Bruxelles–(Lille)	71 km
	Frankreich	Verknüpfung Atlantique	32 km
	Österreich	Wien–Bruck an der Mur	35 km
Inbetriebnahmen vorgesehen gegen 1998/2000			
Deutschland		(Hannover)–Wolfsburg–Berlin	158 km
		Wolfsburg–Braunschweig–(Göttingen)	12 km
		(Hamburg)–Uelzen–Stendal–(Berlin)	15 km
Belgien		Bruxelles–(Aachen)	84 km
Frankreich		TGV Sud–bis Marseille und Montpellier	295 km
Voraussichtliche Inbetriebnahmen gegen 2000/2002			
Deutschland		Köln–Rhein/Main	186 km
		Leipzig–Lichtenfels–(Nürnberg)	190 km
		Nürnberg Ingolstadt–(München)	90 km
		Karlsruhe–Offenburg	70 km
England		London–Tunnel	110 km
Spanien		Madrid–Barcelona	606 km
Frankreich		TGV Est (1. Abschnitt)	303 km
		Mulhouse–Bourgogne (1. Abschnitt des TGV Rhin-Rhône)	190 km
		Lyon–Montmélian (1. Abschnitt Lyon–Torino)	107 km
		Tours–Bordeaux	361 km
Italien		Torino–Venezia	414 km
		Milano–Firenze	264 km
		Roma–Napoli–Battipaglia	299 km
Frankreich/Spanien		Perpignan–Barcelona	174 km
Niederlande		(Anvers)–Rotterdam	86 km
DK/Schweden		Kobenhavn–Malmö	46 km

Bis Ende 1993 sind bereits 2216 km des europäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes erstellt, bis 2002 sollen es über 6000 km sein.

A fin 1993, déjà 2216 km de voies du réseau européen à grande vitesse sont réalisées; et en 2002 il y en aura plus de 6000.

Italien

In Italien wurde schrittweise die «Direttissima» Rom–Florenz eingeweiht, die mit einer Länge von 262 km das Rückgrat des italienischen Personenverkehrs bildet. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr wird mit 15 Zugeinheiten des ETR 450 und 250 km/h Höchstgeschwindigkeit abgewickelt. Seit dem 29. Mai 1988 verkehren diese Züge auf der Direttissima und darüber hinaus nach Genua, Mailand, Venedig, Turin, Bari und Neapel. 1990 reisten 695 000 Personen mit dem ETR 450. 1992 waren es bereits 901 000 Reisende. Bis zum Jahr 2000 ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecken Turin–Venedig, Mailand–Florenz und Rom–Neapel–Battipaglia mit einer Gesamtlänge von 977 km vorgesehen.

Europatauglich und umweltverträglich

Wird ein neuer Verkehrsweg gebaut, so ist dies grundsätzlich mit einem Eingriff in die Natur verbunden. Allerdings

La Suisse à la recherche d'une correspondance avec le rail européen

Le rail européen est en bonne voie!

par Peter Merz, directeur de la communication, grands projets des CFF, Berne (résumé)

Les trains à grande vitesse sont au cœur des discussions sur l'avenir du rail européen. Les compagnies de chemins de fer renouvellent constamment, et ce avec succès, leurs prestations dans ce domaine. Les trains rapides offrent un nouveau créneau tout en proposant une solution de rechange respectueuse de l'environnement.

Les trains à grande vitesse circulent en règle générale à plus de 200 km/h. Ils exigent soit la construction de nouveaux tronçons, soit l'aménagement (pour des vitesses de 200 à 225 km/h) ou l'extension (vitesse inférieure à 200 km/h) de lignes existantes. A la fin des années soixante, après la réalisation de la liaison rapide entre Tokio et Osaka, les Européens envisagent de construire un réseau de trains à grande vitesse en Italie, en France et en Allemagne pour offrir des temps de parcours performants pour des trajets de jour de 600 km et de nuit jusqu'à 2000 km. A la même époque, le projet de NTF (nouvelle transversale ferroviaire) voit le jour en Suisse.

EURAILSPEED '92, tel est le nom du schéma directeur du réseau européen de liaisons à grande vitesse rendu public à Bruxelles en 1992. Il représente un réseau de 23000 km de long dans tous les pays de la CE ainsi qu'en Suisse et en Autriche. Depuis l'ouverture des pays de l'Est, l'extension du projet à des dimensions véritablement européennes est envisagée. Certains obstacles restent à surmonter, notamment l'écartement des voies ferrées aux normes européennes (1435 mm) et l'adaptation des motrices aux différents systèmes d'alimentation en courant.

Le grand pionnier des trains à grande vitesse en Europe est le TGV. En 1981, la SNCF remporte la palme grâce à son nouveau tronçon Paris–Lyon parcouru à 260 km/h. C'est un signal pour la réalisation des transports à grande vitesse en Europe. Le TGV Atlantique est réalisé en deux étapes (1989/1990): il roule à 300 km/h sur un nouveau tronçon de 282 km de long. Aujourd'hui, 108 unités sont en service pour le TGV Sud–Est et 105 pour le TGV Atlantique. Chaque jour, 55 000 voyageurs prennent le TGV Sud–Est et 52 000 le TGV Atlantique.

Sur l'ensemble du réseau Sud–Est, le nombre de voyageurs à augmenté de plus de 90% entre 1981 et 1992. Le trafic sur le réseau desservi par le TGV Atlantique a déjà augmenté de plus d'un tiers. Depuis le 23 mai, le nouveau tronçon Paris–Arras du TGV Europe du Nord est en service et, plus récemment, son prolongement jusqu'à Lille et Fréthun/Calais au départ du tunnel sous la Manche. Le réseau à grande vitesse se trouve ainsi agrandi d'un nouveau tronçon de 333 km. Dès 1994, l'Eurostar reliera Londres à Paris et Bruxelles; néanmoins le nouveau tronçon belge de 71 km entre Lille et Bruxelles ne sera mis en service qu'en 1996.

En Allemagne, les IntercityExpress (ICE) ainsi que les trains InterCity proposent des transports rapides. Berlin sera intégré à l'extension de l'offre d'ICE: l'ouverture du nouveau tronçon Wolfsburg–Berlin est prévue pour 1997. La prochaine étape de la réalisation de l'Europe du rail sera le raccordement des réseaux français et allemands de trains à grande vitesse par la construction des tronçons Paris–Bruxelles–Cologne et Paris–Saarbrück/Karlsruhe.

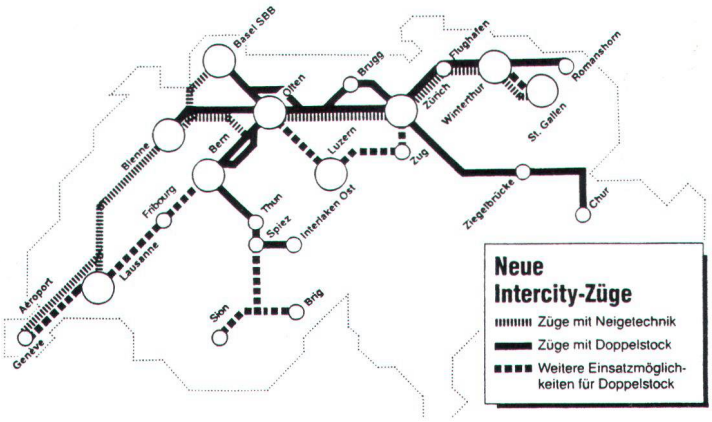
L'Espagne vit à l'heure de la grande vitesse depuis la création de l'AVE entre Madrid et Séville sur 471 km de distance avec, ce qui est une innovation dans ce pays, un écart entre les rails correspondant aux normes européennes. Le prochain projet espagnol est de relier Madrid à Barcelone puis à la frontière française afin de se raccorder au réseau TGV.

En Italie, la ligne du Direttissima Rome–Florence, d'une longueur de 262 km, a permis le développement d'une série de trains à grande vitesse vers Gênes, Milan, Venise, Turin, Bari et Naples. Les chemins de fer italiens prévoient pour l'an 2000 la réalisation des nouveaux tronçons Turin–Venise, Milan–Florence et Rome–Naples–Battipaglia.

Si la construction de nouvelles lignes implique forcément une certaine atteinte à la nature, il convient de dire que l'occupation de surfaces par le rail représente le tiers de celle de la route et que l'exploitation des lignes n'entraîne pas de pollution atmosphérique. Le bruit des trains a été sensiblement réduit au cours de ces dernières années. A noter en outre que le bruit des trains est ressenti comme étant moins gênant que celui du trafic routier.

En Suisse, les trains vont approximativement à la même allure que la politique. L'idée des NTF a été lancée avant les premières discussions sur le TGV, la Direttissima ou l'ICE, mais le concept Rail 2000 n'a été soumis au peuple qu'en 1987 alors que le TGV avait déjà largement fait ses preuves en France. Même après son acceptation par le peuple, Rail 2000 a été retardé par d'innombrables obstacles. La première étape de Rail 2000 permettra la réalisation de 70% de l'ensemble du projet. La construction de 3 nouveaux tronçons a été temporairement abandonnée. Le tronçon essentiel, d'une longueur de 40 km entre Mattstetten et Rothrist, reste très controversé. Il est prévu d'introduire les wagons à étages afin de réduire les coûts et d'augmenter la fréquence des trains IC (toutes les demi-heures).

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) permettent de combler une lacune et d'intégrer la Suisse au réseau européen. Les avant-projets du Lötschberg et du St-Gothard seront présentés à l'Office fédéral des transports au début de 1994. Le Conseil fédéral se prononcera sur ces avant-projets à la fin de 1994, après l'achèvement des sondages géologiques. Il appartiendra ensuite au Parlement d'accepter la deuxième tranche de crédits de construction des NLFA.



liegt der spezifische Flächenverbrauch der Schiene mit 3,2 ha/km (Beispiel Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart) bei nur einem Drittel der Strasse (westdeutsche Autobahnen: 9,6 ha/km). Da elektrische Strecken die Luft nicht verschmutzen, bleiben etwa zwei Drittel der für eine Neubaustrecke benötigten Flächen als biologisch wertvolle Lebensräume erhalten.

Der Ausstoss von Schadstoffen hängt direkt vom Energieverbrauch ab. Zahlreiche wissenschaftliche Studien belegen, dass die Schiene ein umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Dies bleibt auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gültig. Mit Erfolg haben die Bahnen in den zurückliegenden Jahrzehnten den Lärm der Züge reduziert. Moderne Fahrzeuge sind deutlich leiser als ihre Vorgänger. Bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h ist der Geräusch-Pegel des ICE um rund 7 dB geringer als bei einem IC-Zug mit gleicher Geschwindigkeit.

Umfangreiche Forschungsprogramme zielen darauf ab, den Lärm an der Quelle weiter zu reduzieren. Soweit die gewählte Trasse einer Neubaustrecke für die Anlieger zu laut ist, müssen Lärmschutzwände oder -wälle gebaut werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Schienenlärm um 5–10 db weniger lästig als Strassenverkehrslärm empfunden wird.

Und die Schweiz?

Unsere Züge bewegen sich ungefähr im selben gemächlichen Tempo wie unsere Politik. Noch vor den ersten Diskussionen um TGV, Direttissima oder ICE skizzierten die SBB ihre NHT-Ideen. Nach Vernehmlassung bei Bund und Kantonen entstand das Konzept Bahn 2000. Als endlich das Volk 1987 an der Urne die Zukunft der Bahn bestimmte, fuhr der Siegeszug TGV längst satte Gewinne ein, nahm Italien Abschnitt um Abschnitt der Direttissima in Betrieb und unsere nördlichen Nachbarn bauten zielstrebig an ihren neuen Hochleistungsstrecken.

Doch Bahn 2000 kam auch nach der Abstimmung nicht recht in Fahrt. Um so flotter stiegen die Kosten der Projekte. Galt die Bahn vor der Abstimmung nebst dem Fahrrad als einzige umweltfreundliche Mobilitätsvariante, so werden heute den neuen Schienen alle in den Zeiten seit der Hochkonjunktur entstandenen Umweltsünden angedichtet.

Auflagen, die den Strassenbau während Jahrzehnten nicht im geringsten belasteten prasseln nun konzentriert und mit unbezahlbaren Kostenfolgen auf die wenigen geplanten Kilometer Neubaustrecken nieder. Das Konzept verteuerte sich derart, dass der Bundesrat die Notbremse zog und eine Überarbeitung mit neuen Lösungen verlangte.

Westschweiz:
- Drittes Gleis Genève–Coppet
- Ausbau Raum Morges (bereits im Bau) und Lausanne
- Durchgehende Doppelspur am Neuenburgersee
- Ausbau Raum Biel
- Teilausbau Neubaustrecke Freiburgerland (Tunnel Vauderens)

Mittelland:
- Teilausbau Neubaustrecke Muttenz–Olten (nur Adlertunnel Muttenz–Liestal)
- Ausbau Raum Basel (teilweise schon in Betrieb)
- Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist mit Teilausbau Solothurn–Inkwil (Süd Plus)
- Ausbau Raum Bern
- Ausbau Raum Olten
- Neue Doppelspur Aarau–Rupperswil (bereits im Bau)
- Ausbau Raum Lenzburg

Zentralschweiz:
- Ausbau Raum Luzern
- Doppelspurabschnitte Luzern–Zug (bereits im Bau)

Ostschweiz:
- Doppelspurausbau Bad Ragaz–Landquart (bereits im Bau)
- Neue Doppelspur Zürich–Thalwil, Fortsetzung bis Litti gemäss Alp Transit-Beschluss
- Ausbau Raum Zürich inkl. neue Doppelspur Killwangen–Dietikon
- Ausbau Raum Winterthur–Effretikon
- Doppelspurausbau Mörschwil–Goldach (bereits im Bau)

Die wichtigsten Neu- und Ausbauetappen der Bahn 2000.
Les plus importants tronçons (lignes nouvelles et extensions) de Rail 2000.

Technik statt Beton

Die SBB haben ihre Aufgaben gemacht und im Frühjahr 1993 den Bericht «Bahn 2000 1. Etappe» dem Bundesrat eingereicht. Mit neuer Technik, neuem Rollmaterial, weniger Beton und innerhalb vorgegebenem Kostenrahmen (Abstimmung 1987 5,4 Mia. Franken und aufgelaufene Teuerung = 8 Mia. Franken 1993) kann in einer ersten Etappe das Projekt zu rund 70% verwirklicht werden.

Verzichtet wird vorläufig weitgehend auf den Bau der 3 Neubaustrecken Zürich Flughafen–Winterthur, Liestal–Olten und Vauderons–Fribourg. Nach wie vor unabdingbar ist das umstrittene Kernstück, die rund 40 km lange Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Seit Anfang 1993 sind die umfangreichen Pläne und Berichte im Auflageverfahren. Es bestehen kaum Zweifel, dass das Bundesgericht in die Verfahrensabläufe einbezogen wird.

Neigezüge erlauben schnelleres Fahren auf kurvenreichen Strecken und ersetzen an verschiedenen Orten die ehemals vorgesehenen Streckenausbauten. Durch Doppelstockzüge auf nachfragestarken Städteverbindungen können vielerorts kostspielige Bahnhofausbauten (z. B. Perronverlängerungen wegen längeren Zügen, Ausbau von Gleisanlagen) eingespart werden. Ein IC-Halbstundentakt soll zwischen den wichtigsten Städten eingeführt werden. Die Reisezeiten zwischen den grossen Zentren werden um durchschnittlich 15% gesenkt.

Europa wartet auf AlpTransit

Die Neuen Eisenbahnalpentransversalen durch die Schweiz schaffen nicht nur den Anschluss, sondern schliessen auch eine grosse Lücke im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Dem auch heute während der Rezession wachsenden Strassentransit wird mit attraktiven Schienenverbindungen durch die Alpen zügig zu Leibe gerückt.

Anfangs 1994 werden die Vorprojekte von Lötschberg und Gotthard beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Mehrere Sondierbohrungen zur Erkundung der Geologie entlang der Lötschberg- und Gotthardstrecke lieferten zusätzliche Erkenntnisse und erhärteten die bisherigen. Am 22. September 1993 fand der Spatenstich für das Sondiersystem «Pioramulde» bei Faido statt. Dies ist innerhalb der geologischen Untersuchungen das grösste und für den Bau des Gotthard-Basistunnels das bedeutungsvollste Bauwerk.

Im Frühjahr 1994 erfolgt in Frutigen der Spatenstich für den Sondierstollen der künftigen Lötschberg-Basislinie. Ende 1994 will der Bundesrat seine Entscheide über die Vorprojekte beider Alpentransversalen gleichzeitig fällen und die genaue Linienführung festlegen. Auf dieser Basis kann das Parlament sodann die zweite Tranche des NEAT-Baukredits bewilligen. Die Verantwortung für die Verwirklichung der beiden Basislinien Gotthard und Lötschberg hatte der Bundesrat Mitte September den SBB und BLS übertragen.

Die veränderte Gesamtsituation in Europa verlangt nach einem der Grösse des Kontinentes angepassten Verkehrssystem. Mit der Hochgeschwindigkeit der Bahn bietet sich eine umweltverträgliche Lösung, die eine auf Dauer tragbare Mobilität ermöglicht.