

Bohren in der Kerbe

Der Tunnel Ruckhalde in St. Gallen ist für das Projekt «Durchmesserlinie» der Appenzeller Bahnen wichtig – die Probebohrungen haben begonnen.

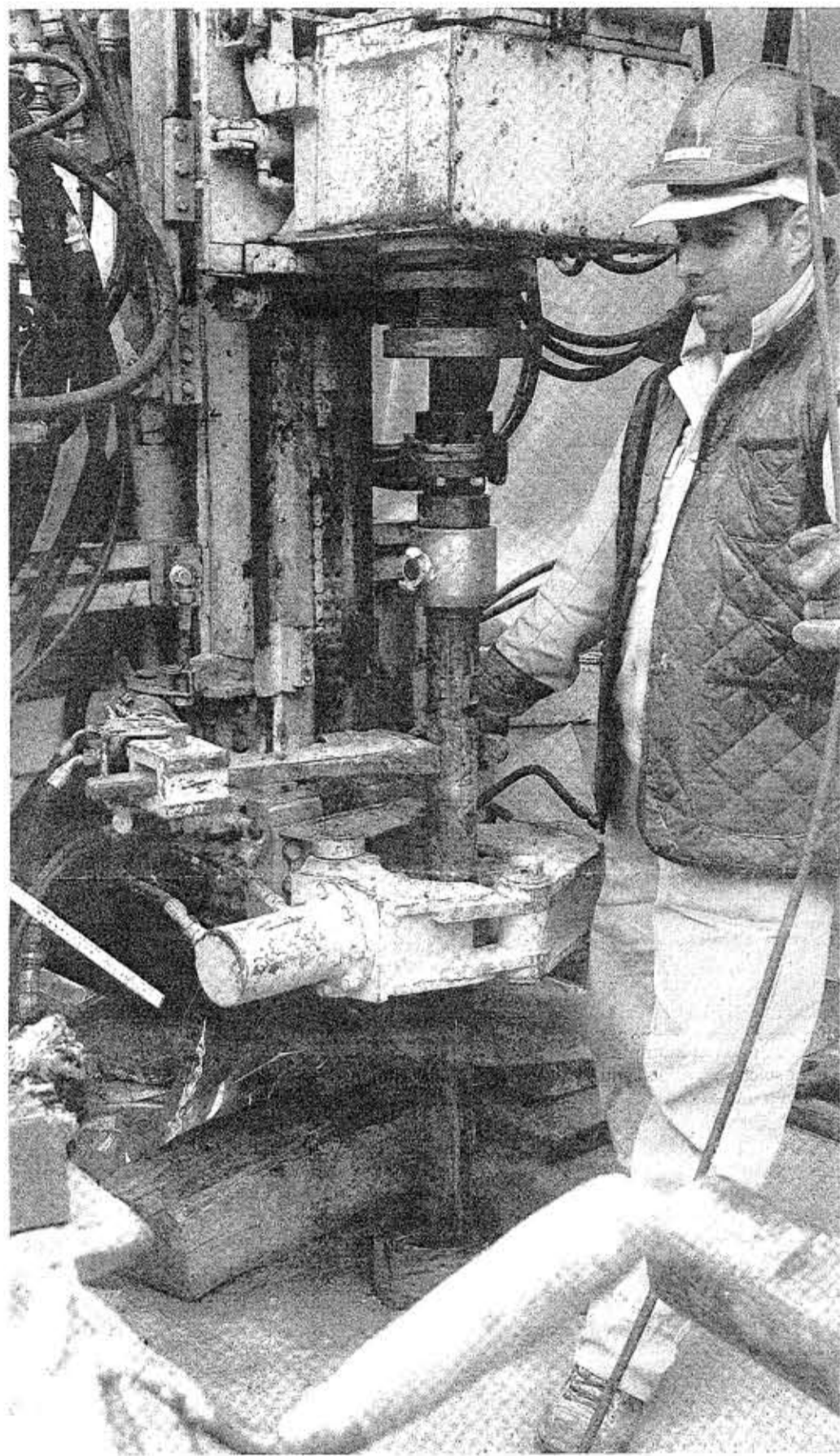
HERISAU/ST. GALLEN. Das Gemeinschaftsprojekt «Durchmesserlinie» der Appenzeller Bahnen mit den Kantonen Appenzell Innerrhoden, Ausserrhoden und St. Gallen und Stadt St. Gallen kommt in die Gänge. Jetzt bewirbt man sich beim Bund für finanzielle Unterstützung.

PHILIPPE REICHEN

Das Projekt «Durchmesserlinie» geht in eine entscheidende Phase. Die kommenden Wochen werden zeigen, wie das Projekt «Durchmesserlinie», das Trogen mit St. Gallen und Appenzell schientechnisch verbinden soll, konkret aussehen könnte. Ziel ist nicht nur, Trogen und Appenzell mit einem durchgehenden Schienennetz zu verbinden und damit im St. Galler Nebenbahnhof für den Zusammenschluss der Schienen zu sorgen; Ziel ist auch, auf diesem Netz mit verschiedenen baulichen Massnahmen und der Eröffnung neuer Haltestellen das Angebot für Bahnkunden zu verbessern und die Kapazitäten zu erhöhen. Geplant ist, im Güterbahnhof eine neue Station und Ausweichstellen zu bauen. Eine weitere Haltestelle soll es im neuen St. Galler Quartier Birnbäumen geben, besser ausgebaute oder neue Ausweichstellen beim Schwarzen Bären, im Abschnitt Lustmühle-Teufen und Hirschberg.

Bohren zwischen Hügeln

Herzstück und mit 42 Millionen teuerster Teil des ganzen Projekts ist der geplante Ruckhalde-Tunnel in St. Gallen. Seit Montag hat ein Bohrunternehmen zwischen der Oberstrasse bis zur Haltestelle Riethüsi seine Bohrmaschine installiert. Geologe Hans Kapp leitet die Bohrung. Die Bohrungen sollen Erkenntnisse über die geologische Beschaffenheit geben. Hans Kapp sagt: «Wir bohren in einer Kerbe zwischen zwei Hügeln. Jetzt geht es darum, festzustellen, aus welchem Material diese Kerbe ist.» Der Gletscher, der früher dieses Gebiet überzog, habe die Kerbe zwischen den Hügeln ausgehobelt und mit Lockermaterial gefüllt. Gebohrt wird



Die Appenzeller Bahnen lassen für das Projekt Ruckhalde-Tunnel in St. Gallen Löcher bohren.

in maximal 28 Meter Tiefe. Dort soll dereinst die Sohle des Tunnels liegen. Der Scheitel liegt auf 22 Metern. Sobald auf Fels gebohrt wird, bricht Bohrmeister Martin Odermatt die Bohrung ab und informiert den Geologen. Wichtig ist auch, dass der Geologe weiss, wann Wasser in oder aus dem Bohrloch geflossen ist.

Das Material der Rohrbohrung wird Meter für Meter in länglichen Kisten gesammelt und dem Geologen übergeben. Für den Ruckhalde-Tunnel sind zwei Varianten praktisch gleichwertig. Darum spricht der Geologe Hans Kapp von einer Variante Ost und einer Variante West. Insgesamt sind 18 Bohrorte vorgesehen. Die Bohrungen dauern mindestens zwei Monate.

Auf Zahnrad verzichten

Egal wie die Resultate der Bohrungen sein werden: Grundsätzlich ist es so, dass man den Tunnel auf jeden Fall bauen kann. Das sagt Hansjürg Düsel, Direktor der Appenzeller Bahnen, der das Projekt «Durchmesserlinie» als Projektleiter betreut. Die Frage sei zu welchem Preis, so Düsel. Man bohre, um den Preis abschätzen zu können und keine bösen Überraschungen zu erleben. Der Tunnelbau hat einen gewichtigen Grund: Die Appenzeller Bahnen möchten in Zukunft auf das Zahnrad verzichten. In ein paar Jahren müssen sie neues Rollmaterial kaufen. Ein neuer Antriebswagen mit Zahnrad ist teurer als ein Antriebswagen ohne. Kommt dazu, dass mit Zahnrad wertvolle Minuten liegen bleiben, sodass das geplante, durchgehende Streckennetz nicht optimal genutzt werden kann. Mit dem favorisierten Konzept würde ein Viertelstundentakt mit optimalen Anschlüssen in St. Gallen realisiert.

42 Millionen Franken kostet das Tunnel-Projekt, das Projekt Durchmesserlinie als Ganzes kommt auf 80 Millionen. Projektleiter Düsel hofft, dass dank dem Agglomerationsprogramm des Bundes 30 bis 50 Prozent der Kosten gedeckt werden. Die restlichen Kosten müssen die beteiligten Kantone und Gemeinden unter sich ausmachen. Bis Ende 2008 muss das Projekt fertig ausgearbeitet sein, dass man es beim Bund einreichen kann.

BEFRAGT



Hansjürg Düsel
Direktor Appenzeller Bahnen

Hoher Nutzen

Sie investieren in Bohrungen für ein Tunnel von 700 Metern Länge. Warum? Der Ruckhalde-Tunnel ist der grösste Brocken unseres Projekts und wir brauchen am meisten Zeit dafür. Wir investieren das Geld, weil wir genau wissen wollen, was uns beim Tunnelbau erwartet, um am Ende keine bösen Überraschungen zu erleben.

Was gibt Ihnen die Sicherheit, dass der Bund 30 bis 50 Prozent der Projektkosten übernimmt?

Wir erstellen eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse und erwarten einen hohen Nutzen. Die Durchmesserlinie ist ein Angebotskonzept. Wir erschliessen Regionen, erschliessen Zufahrten in die und aus der Stadt, verdichten unser jetziges Angebot und sorgen für bessere Anschlüsse nach Zürich. Käme die Durchmesserlinie zustande, brächte das eine Verkehrsbelastung zwischen 6 und 13 Prozent.

Was passiert, wenn der Ruckhalde-Tunnel nicht zustande kommt?

Wir wollen sicher die Zahnstangenstrecke ersetzen. Der Tunnel wäre insgesamt die sinnvollste Variante. Die andere, weniger attraktive Variante wäre, die bestehende Ruckhalde-Kurve zu erweitern.

Ein Tunnelprojekt Ruckhalde scheiterte 1993. Warum ist die Zeit jetzt reif dafür?

Das aktuelle Tunnel-Projekt ist nur halb so lang. Die Nachfrage nach leistungsfähigen ÖV-Angeboten nimmt zu. (phr.)

Bund soll Volkswillen beachten

Die Ausserrhoder Regierung nimmt Stellung zu nationalen Bahnprojekten

HERISAU. Die Ausserrhoder Regierung fordert den Bund auf, den Anschluss an das Eisenbahn-Hochleistungsnetz prioritär umzusetzen.

In ihrer Stellungnahme schreibt die Regierung: Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden fordert hinsichtlich der Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes und des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, dass das sogenannte «ZEB-Kernangebot» und der Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz prioritär umgesetzt werden. Die Verketzung von drei Sachgeschäften, der

voneinander zu trennen. Betreffend der in Volksabstimmungen beschlossenen Gesetze und Bundesbeschlüsse ist der Regierungsrat der Meinung, dass die vorgeschlagenen Anpassungen dem damaligen Volkswillen widersprechen. Die Anpassungen sind aus Ostschweizer Sicht einschneidend und hätten in dieser Form damals vermutlich zu einer Ablehnung der Abstimmungsvorlagen durch die Ostschweizer Kantone geführt. Auf die vorgeschlagenen Anpassungen soll deshalb verzichtet werden.

Gesamtschau der Projekte

Diese Meinung vertritt der Re-

tiert der Bundesrat eine Gesamtschau über die laufenden Eisenbahn-Grossprojekte, wie die Neat, die 2. Etappe von Bahn 2000 sowie die 1. Phase der Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungs-Bahnnetz (HGV-Anschlüsse).

Volkentscheide tangiert

Mit den Vorschlägen zur Ausfinanzierung der Neat und den Anpassungen des Kredit- und Zeitrahmens für die Umsetzung der zweiten Etappe Bahn 2000 sowie die Streichung des Neat-Anschlusses Ostschweiz und der zweiten Phase der HGV-Anschlüsse ist der Regierungsrat

abstimmungen zu Bahn 2000 (1987), Neat (1992) und Finöv (1998) wurden verbindliche Aufträge für alle vier Grossprojekte erteilt. Mit den vorgeschlagenen Anpassungen von Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen werden die materiellen Grundlagen von drei Volkentscheiden massgeblich tangiert. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass es unzulässig ist, die Umsetzung der Neat auf Kosten anderer Eisenbahngrossprojekte durchzusetzen.

Finanzierung klären

Der Regierungsrat lehnt deshalb die dahin zielenden Anpassungen bisherigen Rechts ab. Die

Verlorene Kompetenz zurückgewinnen

WASSERAUEN. Rund hundert Betreiber von Kleinwasserkraftwerken haben sich am Wochenende in Wasserauen zu einer Fachtagung getroffen und waren vom Kraftwerk Seealpsee-Wasserauen beeindruckt.

In einer Medienmitteilung heisst es: Die Betreiber von Kleinwasserkraftwerken in der Schweiz begrüssen den Entwurf der neuen Stromversorgungsverordnung. Die darin vorgesehenen Regelungen der Einspeisevergütungen ermöglichen, die Energieressource

Leitungssystemen und Wasserbauwerken besser genutzt – wird ein Boom kleinster Trinkwasserkraftwerke erwartet. Kraftwerke an neuen Standorten werden eher eine Ausnahme sein. Darum macht sich die Schweiz im Wasserschloss Europas zwanzig Jahre nach Veröffentlichung der Resttate der Expertengruppe Energieszenarien (EGES) daran, rund die Hälfte des damals ausgewiesenen Potenzials systematisch zu erschliessen. Dies erhält respektive bringt einige Prozente an ökologisch einwandfreier Wasserkraft schafft dezentrale Arbeitsplätze und hilft, verlorene Kompetenz im Wasserkraftgeschäft zurückzu-