



3003 Bern, 27. Oktober 1992

NEAT "follow up": Protokoll der Sitzung vom 7. Oktober 1992
Sitzungszimmer Bundeshaus Nord Nr. 121

Teilnehmer:

Herr Bundesrat A. Ogi (Vorsitz)

Generalsekretariat EVED

HH. F. Mühleemann (Generalsekretär)
Chr. Furrer (stv. Generalsekretär)
R. Lüthi (stv. Generalsekretär)
J. Lundsgaard-Hansen (Persönlicher Berater)
St. Aeschimann (Persönlicher Berater)
C. Clément (Informationsdienst)
B. Walther (Koordinator Parlamentsgeschäfte)
H. U. Berger (stv. Leiter Dienst GVF)
R. Perren (Dienst GVF, Protokoll)

Bundesamt für Verkehr (BAV)

HH. F. Bürki (Direktor)
H.-R. Isliker (stv. Direktor)
H. P. Faganini (Vizedirektor)
Ph. Gauderon (Vizedirektor)
H. P. Vogel
A. Ueltschi
P. Suter
R. Schmid

I. Einführung

Ogi begrüsst die Teilnehmer. Die Abstimmung über die NEAT ist gewonnen. Er dankt allen,

die am NEAT-Projekt mitgearbeitet haben, für die hervorragende Arbeit. Er spricht seine Anerkennung aus. Auch all jenen "Unbekannten" (z.B. Hr. Saurer), die hinter den Kulissen blieben. Dem BAV, dem GS und dem Stab sei gedankt für die Redaktion der Botschaft, die Arbeit in den Kommissionen und im Parlament und die Vorbereitung der Volksabstimmung. Sicher gab es auch einige Mängel.

Als Ausdruck seines Dankes spendiert er einen Apéro.

Gegenstand der heutigen Sitzung ist das "wie weiter" mit der NEAT.

Das erste Tor haben wir geschossen. Das bedeutet aber nicht Stillstand. Der Weg bis zur Vollendung der NEAT wird nicht einfacher werden. Es liegt ein Auftrag des Volkes vor. Wir lassen uns nicht bremsen. Direktor Bürki soll hier als Coach amten.

Bei den Kosten für die NEAT ist man zunächst von 6, dann von 9 bzw. 10 Milliarden Franken ausgegangen und schlussendlich hat man diese auf 14,9 Milliarden Franken berechnet. Hinzukommen werden die Zinsen und die Teuerung. Dieser Betrag ist für uns *verpflichtend!* Wir sind hier festgenagelt. Allfällige Aenderungen gegenüber der Botschaft, jeder zusätzliche Franken muss gegenüber den NEAT-Gegnern wie Autopartei oder Grünen, aber auch gegenüber allen unseren politischen Gegnern begründet und erklärt werden. Dies müssen wir uns stets bewusst sein. Kostenüberschreitungen wie bei der Bahn 2000 dürfen sich hier nicht wiederholen. Alle, die mit den Kantons- und Gemeindevertretern zu tun haben, müssen dafür sorgen, dass keine Kostensteigerungen eintreten werden.

Die NEAT-Milliarden wecken Begierden. Die Ingenieurbüros möchten diese Milliarden nun gerne abholen. Sie möchten Linienführungs-Variantenstudien betreiben. Wir haben aber alles studiert. Es bedarf nur noch der vertieften Abklärungen der uns vorliegenden geplanten Streckenführungen. Mit den Ingenieuren ist *hart, härter als bisher* zu verfahren. Jeder Franken zählt.

Unzufrieden ist er, der Solothurner Zeitung den Verfahrensablauf der NEAT-Realisierung entnehmen zu müssen. Auch mit dem Gotthard-Komitee sei gesprochen worden. Dies alles ohne vorgängige Orientierung des Departementsvorstehers.

II. Weiteres Vorgehen aus der Sicht BAV

Bürki bedankt sich für den offerierten Trunk sowie das bundesrätliche Dankeschreiben.

Die nachfolgenden Ausführungen gliedern sich in

- Einleitung
- Finanzierungsprobleme
- Plangenehmigungen
- Stand der Planung/ Projektierung
- Organisatorische Probleme

1. Einleitung

Bürki stellt richtig: was in der Zeitung zu lesen war, umfasste einzig das Verfahrensschema, das bei der letzten Sitzung besprochen wurde und das für die Presse vorbereitet wurde.

Er verteilt eine "Checkliste" (Erste Schritte zum NEAT-Vollzug; Beilage 1).

Zunächst müssen die Verordnungen vorbereitet und erlassen werden. Abschluss dieser Arbeiten ca. Februar/März 1993. Der Antrag zur VO über die Inkraftsetzung der Beschlüsse wurde dem Bundesrat bereits zugeleitet. Diese VO beruht auf dem Papier Rühli. Die VO ist nicht detailliert.

Etwa im November 92 könnte der Stab für Kontrolle und Koordination (SKK) eingesetzt werden.

Vom November 92 bis Januar 93 sind die andern Verordnungen vorzubereiten. Gleichzeitig müssen die Dossiers mit den Bahnen bereinigt werden. Die Dossierübergabe ist darum wichtig, damit die Bahnen nicht machen können, was sie wollen. Zielvorgabe: bis März.

Eventuell kommt noch eine Verordnung zur Plangenehmigung hinzu.

Heute versammelte das BAV alle mitarbeitenden Ingenieurbüros in Bern. Das BAV hat dabei erklärt, welche Anforderungen an diese Büros gestellt werden. Massgebend sind Zeit, Geld und Qualität. Zeit: es darf nicht sein, dass wir nach 5 Jahren nichts Baureifes haben. Geld: die vorgegebenen 14 Milliarden müssen eingehalten werden. Es ist auch eine Frage der Ehre zu beweisen, dass das Projekt zu diesem Preis realisiert wird. Qualität: die Qualität der Arbeit der einzelnen beauftragten Ingenieure ist entscheidend dafür, dass sie später für die Fortsetzung berücksichtigt werden.

2. **Finanzielle Regelungen**

Faganini verweist auf die erwähnte Beilage 1.

Ein Sektor umfasst die Ausführungsbestimmungen. Der Antrag und die Unterlagen zur VO über die Inkraftsetzung der Beschlüsse liegen dem Bundesrat vor. Zu regeln sind noch die Zuständigkeiten. Diese Verordnungen bilden die Basis für die weiteren Schritte.

Strittig zwischen dem ASB und dem BAV ist noch, ob es für die Zubringer zu den Autoverladestationen am Lötschberg einen Antrag ans Parlament braucht. Nach Auffassung des BAV ist das überflüssig, da die Aufnahme der Autoverladezubringer ins Nationalstrassennetz bereits im Alpentransit-Beschluss enthalten ist. Das Departement sollte diese Frage noch klären.

Die Finanzierung ist in der Botschaft bereits angesprochen. Es braucht eine Vereinbarung mit den Bahnen. Die Bahnen sind die Generalunternehmer. Das Thema Wirtschaftlichkeit ist dabei ein zentrales Thema. Wir befinden uns in der Schlussphase. In die Vereinbarung müssen wir die *clausula rebus sic stantibus* aufnehmen. Das heisst, bei wesentlicher Veränderung der Verhältnisse müssten neue Ueberlegungen zum Verhältniss Bahnen - Staat angestellt werden. Die Bahnen müssen jetzt dazu gebracht werden zu unterschreiben. Auch als SBB-Generaldirektor möchte er darauf hinwirken. Die BLS beruft sich aber auf ihre privatrechtliche Gesellschaftsform. Sie glaubt, die Vereinbarung habe sich am OR zu orientieren. Die Bahnen wollen, dass der Bund Zusicherungen für Subventionen gibt. Der Bund kann dies nicht.

Die VO Sonderrechnung soll festlegen, wie die einzelnen Positionen zu verbuchen sind. Der Bund darf nicht belastet werden. Die VO soll nur die Sonderrechnung betreffen. Sie ist mit der Finanzverwaltung noch zu bereinigen. Abschluss: erwünscht bis Ende Jahr.

3. **Plangenehmigungen**

Für die Einzelheiten wird auf Beilage 2 (10 Seiten) verwiesen. Nachfolgende Wiedergaben der Ausführungen Gauderons beschränken sich auf einige Kernaussagen.

Gemäss **Gauderon** bilden den Ausgangspunkt die Artikel 11 (Vorprojekte) und Artikel 12 (Auflageprojekte) des Alpentransitbeschlusses. Die Ausführungsbestimmungen sind in der VO Plangenehmigung enthalten.

Ziel der VO Plangenehmigung ist zunächst, die schnellstmögliche Realisierung des Projekts zu gewährleisten. Daher sind das Verfahren und die Koordination zu regeln.

Es sind die Lehren aus Bahn 2000 zu ziehen. So sind nur 2 Entscheidungsinstanzen vorzusehen und ebenso nur 2 Planungsstadien.

Bei der Vorprojektierung ist unter anderem der *Detailierungsgrad* wichtig. Abweichungen von Achsen der Linienführung, Anschlussstellen, etc. sind im Umfang von höchstens 50/100 m denkbar. Pro Streckenabschnitt sind maximal 2 *Varianten* zu studieren.

Die Genehmigung des Vorprojektes erfolgt als Ganzes pro Achse.

Betreffend Umwelt wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt. Zudem hat die Vorprojektierung sich über die Verwendung des Ausbruchmaterials auszusprechen.

Das zweite Verfahren, das Auflage-/Plangenehmigungsverfahren, läuft nach dem vom Parlament 1991 beschlossenen Schema ab.

Der Verfahrensablauf von Vorprojektierung und Auflage-/Plangenehmigungsverfahren erfolgt in 2 Schritten.

Bei der 1. Etappe ist es das Ziel, die Genehmigung von Linienführung, Bauetappen und zeitlichem Ablauf zu erlangen. Die 2. Etappe geht aus vom genehmigten Vorprojekt. Ihr Ziel ist es, die Baubewilligung zu erhalten. Die Dauer des Plangenehmigungsverfahrens wird auf 10 - 12 Monate geschätzt. Ein allfälliges Beschwerdeverfahren vor dem Bundesgericht könnte 2 Jahre in Anspruch nehmen.

Vorbereitungsmassnahmen für die Projektbereinigung oder Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig.

Auch Sicherungsmassnahmen müssen in Betracht gezogen werden.

4. Stand der Planung/Projektierung

Isliker grenzt seine Ausführungen ein auf die Alpentransit-Neubaustrecken. Der NEAT-Anschluss Ostschweiz und der Anschluss Genf - Macon bleiben ausgeschlossen.

Zu seinen Erläuterungen siehe auch Beilage 3. Die Botschaft beruhte auf Planungsstudien. Jetzt ist die Zwischenphase bald abgeschlossen. Bis jetzt hat man das Projekt soweit betrieben, wie es rechtlich und sachlich möglich war. Man wollte nicht unnötig Zeit verlieren. In der Zwischenphase hat das BAV versucht, die beste Lösung zu erarbeiten. Jetzt kann man mit der Vorprojektierung beginnen. Der Bundesrat wird somit bald die definitive Streckenführung festlegen können.

Der Ablaufplan zeigt: jetzt ist man soweit, dass man sich auf die beste Lösung konzentrieren kann. Wegen der Abstimmung musste man einen Stop einschalten. Das ging zulasten der 2. UVP. Dadurch erfuhr die NEAT-Realisierung eine gewisse Verzögerung. Jetzt können auch andere wie das BUWAL beigezogen werden. Bis Mitte nächsten Jahres ist das Versäumte nachzuholen. Ein strikter Fahrplan ist einzuhalten. Die Zeitlimiten sind in die VO aufzunehmen.

Anfangs 93: Auswahl Bestvariante. Ende 93: Abschluss Vorprojektphase, damit der Bundesrat entscheiden kann. Sicher, dies ist ein ehrgeiziges, optimistisches Ziel.

Ende 93: die Genehmigungsphase wird eingeleitet. Beide Achsen werden als Ganzes in das Genehmigungsverfahren eingebracht. Die Genehmigungen können aber schon etappiert werden.

In der 2. Hälfte 94 würden dann die ersten Genehmigungen vorliegen.

Baubeginn: Ende 95/ anfangs 96. Es kann mit den Tunnelportalen und den Basistunnels begonnen werden. Das ist realistisch.

Im Prinzip geht es schon nächstes Jahr los. So kann im Kanton Tessin grünes Licht erteilt werden, ebenso für den Sondierstollen Gotthard.

Die Uebergabe an die Bahnen als Verantwortliche sollte im 1. Quartal 93 erfolgen. Damit ist die Zwischenphase abgeschlossen. Gleichzeitig ist das Dossier Bahnen bereit zu machen. Kritisch bei diesem Abschluss ist zu entscheiden, ob die Bestvariante noch in der Zwischenphase oder erst in der Phase, in der das Projekt in der Verantwortlichkeit der Bahnen liegt, bestimmt werden soll. Isliker tendiert auf die 2. Variante.

5. Organisatorische Probleme

Bürki erläutert, er habe heute bei der Aussprache mit den Ingenieurbüros mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass die Zeit rar und ein wichtiger Faktor sei.

Die Ausschreibung der Sondierstollen wird diesen Herbst vorgenommen. In der 2. Hälfte 93 kann mit diesen Bohrungen begonnen werden.

Die VO ist vorbereitet. Diese stützt sich ab auf die Firma Anderson.

Anschliessend muss der Stab für Kontrolle und Koordination gebildet werden. Zunächst soll dieser 3 Leute (2 davon sind schon vorhanden) umfassen. Diese unterstehen dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten des SKK. Noch offen ist, ob der SKK dem BAV oder dem GS administrativ zugeordnet werden soll.

Das BAV muss die Plangenehmigung einleiten, die Anträge ans Parlament vorbereiten (Dazu gehört die Berichterstattung sowie die Einholung der Bewilligung für die 2. und die 3. Tranche).

Das BAV sollte diese Tätigkeit in einer 4. Abteilung zusammenfassen. Das wäre die Koordinationsabteilung. Der Sachverstand ist dagegen dort zu belassen, wo er bisher angesiedelt ist. Diese Abteilung soll alle grossen Projekte betreuen. Dieser Abteilung sollten 8 Leute angehören.

Bleibt die Frage, woher die Stellen für die neue Abteilung und die SKK kommen sollen. Es bedarf ebenfalls noch der Feinabstimmung zwischen der SKK und dem BAV.

Die Behördendelegation hat bereits mit den Kantonen und mit dem Gotthard - bzw. dem Lötschberg - Komitee (letzteres besteht aus 3 Regierungs-/Staatsräten) zusammengearbeitet. Diese Gremien könnten die Stellung eines Ombudsmannes einnehmen.

III. Diskussion

Mühlemann dankt für die BAV- Orientierung. 2 - 3 Probleme bleiben noch bestehen.

Die Vereinbarung mit den Bahnen betreffend Finanzen bildet das "pièce de résistance".

Die Zeitachse sollte detailliert dargestellt werden, damit die Kontrolle gewährleistet ist.

Zwischen dem SKK und dem BAV ist eine klare Kompetenzzuteilung vorzunehmen. Das BAV muss für das Projekt zuständig bleiben. Dem SKK obliegt es dagegen, die Herde beisammenzuhalten.

Die Differenz zwischen ASB und BAV betreffend Zubringer zu den Verladeterminals am Lötschberg muss ohne Parlament bereinigt werden.

Wo nehmen wir im übrigen die Stellen her?

Zu den Erläuterungen des BAV ergeben sich zur Zeit keine weiteren Fragen.

Ogi würdigt, Gauderon hab den Eindruck erweckt, als gehe es mit der NEAT vorwärts.

Er ermahnt, nicht in Perfektionismus zu verfallen. Keine Bürokratie, keinen Ballast.

Es sind die besten Leute einzusetzen. Leute mit einer optimistischen Einstellung. Solche, die nicht alles hinterfragen.

Die zeitlichen Vorgaben sind gut und recht. Er befürchtet aber, dass es sich nicht problemlos umsetzen lässt. Was hinausgeht, muss dann auch *eingehalten* werden! Zwischen der SBB und der BLS soll der Wettbewerb spielen. Wer zuerst bereit ist, kann beginnen.

Der Kanton Uri hat die NEAT mit 59% abgelehnt (das Volk hat mit 63,6% angenommen). Das Tessin hat angenommen. Das Tessin hat nun Angst, dass es gegenüber den Urnern schlechter behandelt wird. Ogi verlangt, dass es keine Bevorzugung von Uri geben darf. Die Gleichbehandlung aller, auch der Kantone Bern und Wallis, ist strikte zu befolgen. Bei den Urnern gibt es ein gewisses Mass. Herrn Steinegger trifft er morgen. Es gilt, einen gewissen Widerstand noch zu überwinden. Die Urner haben Ogi gekränkt. Sie haben kein Vertrauen in Bern.

Durch die Volksabstimmung ist eine gewisse Verzögerung eingetreten. Das kann man nach aussen gebrauchen.

Das "Bund" - Interview von Roch ist unakzeptabel. Ogi hat Roch schon zurechtgewiesen. Er verlangt, mit dem BUWAL gut vorbereitet und hart in der Sache zu verhandeln. Sofern

nötig, werden wir dem BUWAL auflisten, was es im Zusammenhang mit der Bahn 2000 alles auf dem Kerbholz hat.

Ogi will, dass 1995 (um Weihnachten) mit dem NEAT-Bau begonnen wird. Die Sondierstollen sind schon nächstes Jahr in Angriff zu nehmen.

Die Leute des SKK, das sind die Jagdhunde Ogis. Der SKK ist sein Instrument. Er will 15 Leute. Rühli hat diesem Gremium beigepflichtet. Diese Jagdhunde müssen bissig sein. Daneben sind die besten Professoren für die Bereiche Finanzen, Betriebswirtschaft, Geologie, Ingenieurwesen, usw. mit dem erforderlichen Sachverstand zu verpflichten, wobei eine ehrenamtliche Tätigkeit erwünscht sein kann. Der SKK ist klar von den Funktionen des BAV zu trennen.

Sprachregelung: Die gezeigten Folien sind dem Protokoll beizuheften. Diese dürfen nicht hinausgegeben werden. Sie sind zu numerieren.

Es empfiehlt sich, mit Sir Alistair Morton in Kontakt zu bleiben.

Ogi hat registriert, dass Faganini die Idee des Ombudsmannes als Quatsch bezeichnet hat.

Zur Orientierung: Nächste Woche befasst sich die Nationalrats-Kommission mit dem Transitvertrag. Am Ueberlaufmodell wird noch gearbeitet.

Clément möchte wissen, was an die Oeffentlichkeit herausgegeben werden dürfe, da ja die Folien nicht verwendet werden dürfen.

Nachtrag: In die Zuständigkeits-VO sind auch die neuzuschaffenden Stellen aufzunehmen.

Schluss der Sitzung: 18 Uhr 15

Beilagen:

- "Erste Schritte zum NEAT-Vollzug"
- "Ad Plangenehmigungen" (10 Seiten)
- "Ad Stand der Planung/Projektierung" (3 Seiten)

Erste Schritte zum NEAT-Vollzug
Eine Checkliste

<p>1. Ausführungsbestimmungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inkraftsetzung der Beschlüsse - Zuständigkeitsverordnung - Verordnung Plangenehmigung - Verordnung Sonderrechnung - Finanzierungsvereinbarung mit SBB und BLS - strittig: Aufnahme Autoverlad in NS-Netz 	<p>Wann</p> <p>liegt vor liegt vor liegt vor in Vorbereitg. vor Abschluss</p> <p>in Vorbereit- tung</p>	<p>Wer</p> <p>Bundesrat BAV-W BAV-R BAV-W BAV-W</p> <p>ASB</p>
<p>2. Vorbereitung Uebergabe an Bahnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Inventar - Uebergabebedingungen 	<p>in Vorbereit.</p>	<p>BAV-T</p>
<p>3. Organisatorische Vorkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisatorische Anpassungen im BAV (Abt. Grossprojekte) - Projektorganisationen bei Bahnen 	<p>in Vorbereit. im Gang</p>	<p>BAV SBB, BLS, Genehm. BR</p>
<p>4. Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsetzung des Stabes für Kontrolle und Koordination (Gremium und Mitarbeiter) 	<p>in Vorbereit.</p>	<p>EVED</p>
<p>5. Projektierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung bis Vorprojekt, vorbereitende Massnahmen 	<p>im Gang; Beginn Sond. stollen 93</p>	<p>bis Uebergabe bei BAV, dann bei SBB/BLS</p>
<p>6. Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterführung 	<p>im Gang</p>	<p>BAV-W</p>

06.10.92

Ausgangslage

**Bundesbeschluss über den Bau
der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Beschluss)**



**Art. 11 Vorprojekte
Art. 12 Auflageprojekte**



**Ausführungsbestimmungen
in der
Verordnung über Vorprojekt -
und Auflageprojektverfahren
nach Alpentransit-Beschluss**

Ziele der Verordnung

- Beschleunigung (Lehren aus BAHN 2000)
- Koordination

Eckpunkte der Verordnung

- Verfahren (verbindliche Vernehmlassungsfristen)
- Umwelt
- Vorbereitungsmaßnahmen
- Sicherungsmaßnahmen

Lehren aus BAHN 2000

Zwei statt drei Instanzen

EVED → Bundesgericht

Zweistufiges Verfahren

1. Vorprojektierung

→ Festlegung Linienführung mit Anschlussstellen etc.

2. Auflage - / Plangenehmigungsverfahren

→ Baubewilligung

Beschleunigung

→ verbindliche Vernehmlassungsfristen für Kanton / Bundesstellen

Vorprojektierung

Technik / Verfahren

Umfang/Inhalt

Vorprojektdossier

Detaillierungsgrad

- > **keine Abweichungen von mehr als 50 / 100 m von Achsen der Linienführung, Anschlussstellen, etc.**

Varianten

- > **Ausgangslage**
- keine Einigung Bundesstellen/ Kanton/Gemeinde
 - Einverständnis BAV
- > **Anforderungen**
- pro Streckenabschnitt neben Vorprojekt max. 2 Varianten
 - gleicher Planungsstand wie Vorprojekt
 - Aufzeigen Abweichungen von vorgesehener Linienführung hinsichtlich Kosten/betriebl., technische und zeitliche Folgen / Umweltauswirkungen

Genehmigung

- > **Vorlage als Ganzes pro Achse**
- > **Teilgenehmigung möglich**
- > **Genehmigung mit Aenderungen, Bedingungen, Auflagen möglich**

Vorprojektierung

Umwelt

Umweltverträglichkeitsprüfung 2. Stufe

- Stufengerecht als Grundlage für Genehmigung Vorprojekt

Verwendung Ausbruchmaterial

- Konzept erarbeiten (SBB / BLS, Kanton)
- Inhalt: Deponiestandorte, Zu-/Wegfahrten, etc.

Archäologie

- Voraussetzung: Pflichtenheft ausgearbeitet von SBB, BLS / Kantonsarchäologen
- Inhalt: Situationsanalyse

Auflage -/ Plangenehmigungsverfahren

Verfahren

→ **Bundesbeschluss für Eisenbahn -
Grossprojekte**

Umweltverträglichkeitsprüfung dritte Stufe

→ **Umweltbericht**

Verfahrensablauf 1. Teil

Vorprojektierung

- Ziel: **Genehmigung durch Bundesrat**

→ **Linienführung**

→ **Bauetappen**

→ **Zeitlicher Ablauf**

- Verfahren → **gemäss Verordnung über Vorprojekt - und Auflage - projektverfahren nach Alpentransit-Beschluss**
- **Dauer des Vernehmlassungsverfahrens ca. 5 Monate *)**

*) Schätzung BAV

Verfahrensablauf 2. Teil

Auflage-/Plangenehmigungsverfahren

- Grundlage: genehmigtes Vorprojekt
- Ziel: Baubewilligung (Plangenehmigung)
- Verfahren: Gemäss Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte [BAHN 2000]

1. Vorprüfungs- verfahren

—> Verzicht gemäss Art 12²
Alpentransit-Beschluss möglich

—> Zeitersparnis: mind. 9 Monate

2. Plangenehmi- gungsverfahren

—> Plangenehmigungsbehörde
= EVED

—> Dauer (bei Enteignungen):
ca. 10 - 12 Monate *)

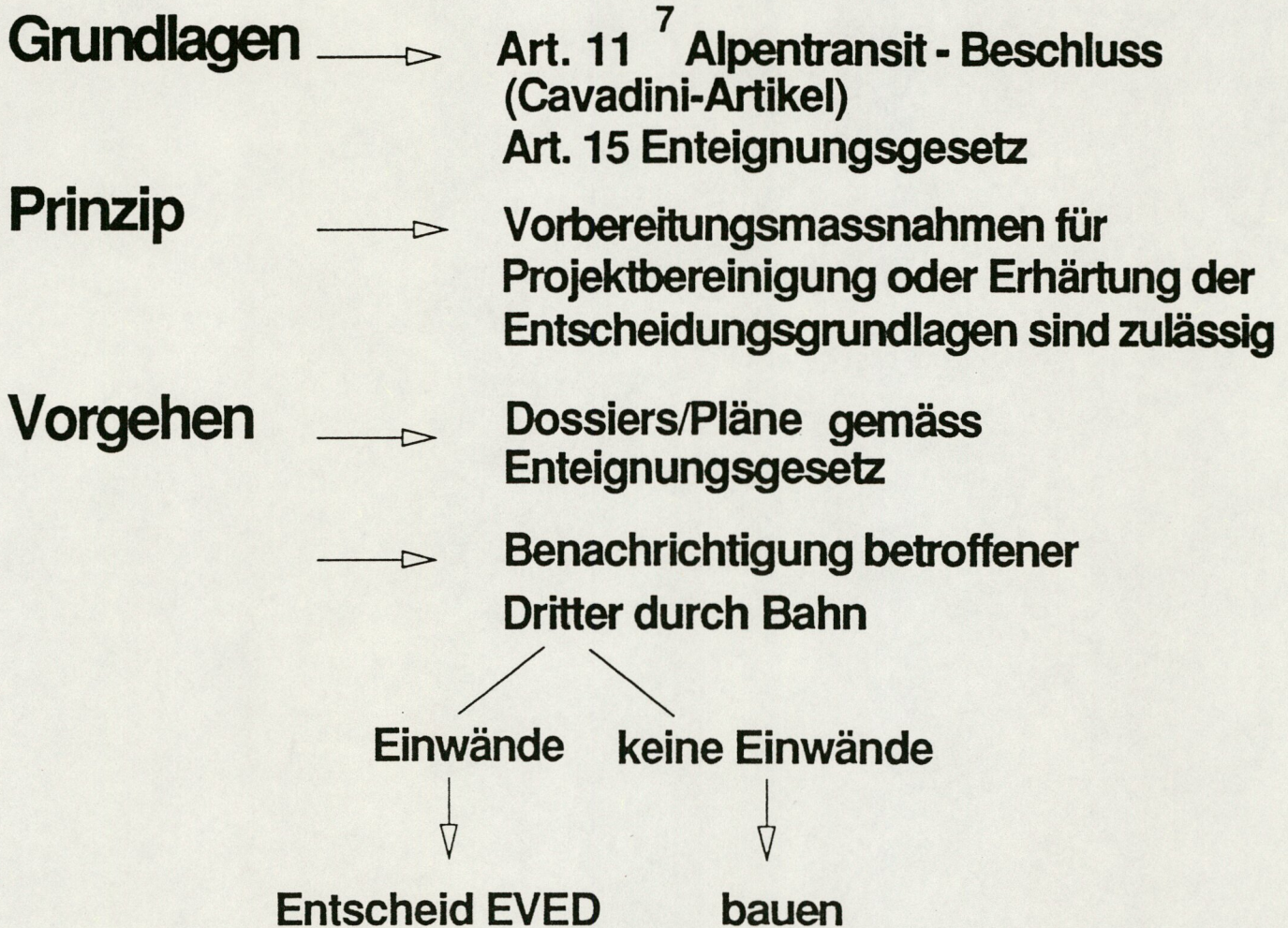
3. Ev. Beschwerde- verfahren

—> Beschwerdeinstanz
= Bundesgericht

—> Dauer: ca 10 - 12 Monate *)

*) Schätzung BAV

Vorbereitungsmassnahmen



Sicherungsmassnahmen

Bereits vorhandene Mittel nach Eisenbahngesetz:

- > Projektierungszonen (Sicherung Planung)
- > Baulinien (Sicherung bestehender/künftiger Bahnbauten gegen Bauten Dritter)

Idee BAV(noch zu prüfen)

- > mit Genehmigung Vorprojekt automatisch Erlass Sicherungsmassnahme

Wie geht's weiter ?

Was

Wann

Vermehrlassungsverfahren

abgeschlossen

Überarbeitung

bis Mitte

Verordnungsentwurf

November 92

(v.a. hinsichtlich Vorbereitungs - /
Sicherungsmaßnahmen, Deponie)

**Weiterleitung an
Bundesrat**

**Mitte
November 92**

**Inkrafttreten
Verordnung**

Anfang 1993

Bundesbeschluss
über den Bau der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Beschluss)

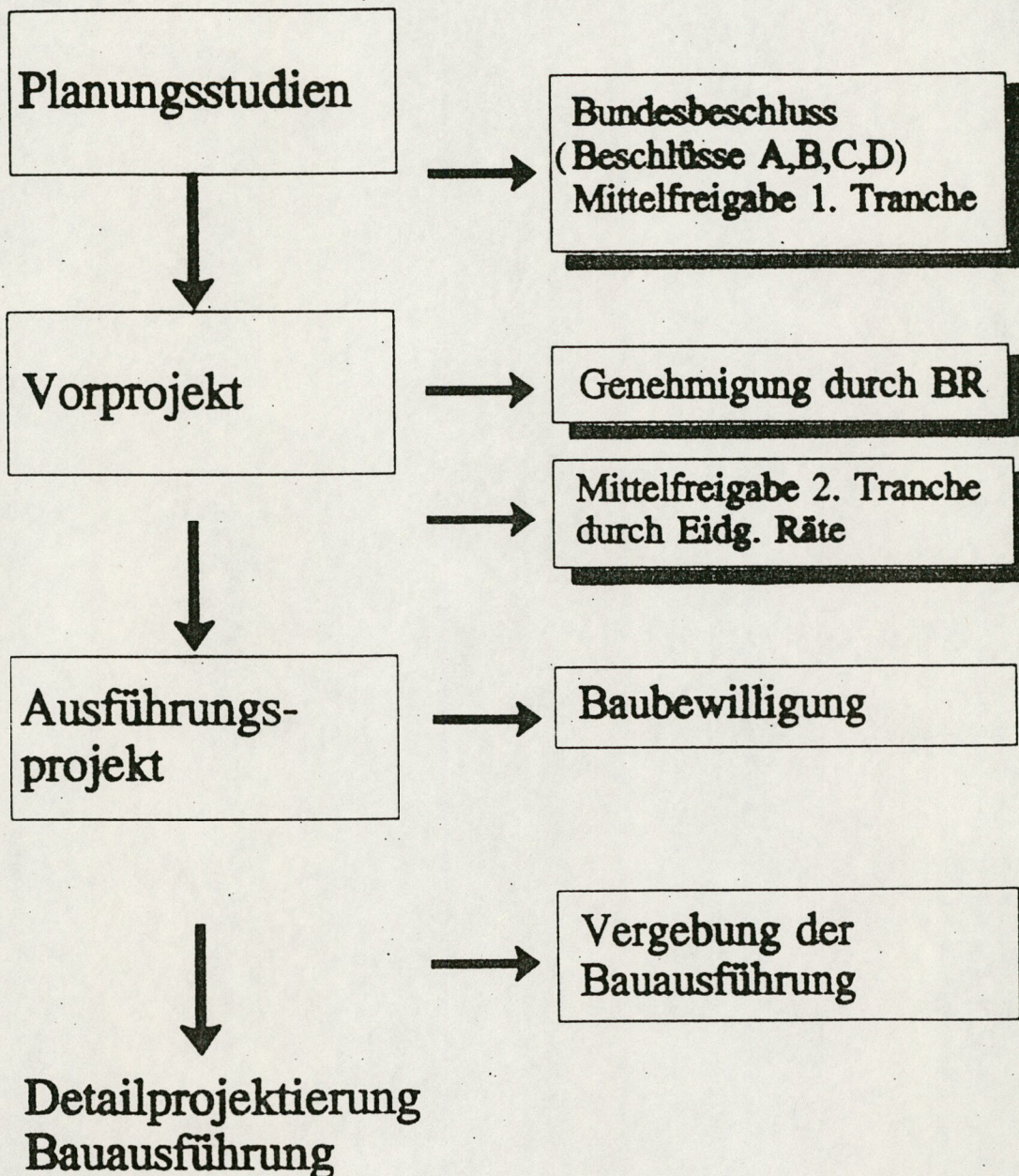


Alpentransit-Neubaustrecken

Planungs- und Entscheidungsablauf

Planungszustände:

Entscheidungen:



Alp Transit - Neubaustrecken

Zielvorstellungen zum weiteren Planungs- und Entscheidungsablauf

- o **1992/93** Fortführung der laufenden Grundlagenbeschaffung (z.B. Geologie) und Planungsvorbereitung, Abschluss der Variantenevaluation.

- o **1993** Bearbeitung der Vorprojekte und Umweltverträglichkeitsberichte Stufe 2.

Erste Baustellen für Sondier- und Pilotstollen.

- o **Ende 1993** Beginn des Vorprojektgenehmigungsverfahrens. Dauer mindestens 1/2 Jahr.

- o **Bis Ende 1994** Genehmigung der ersten Vorprojekte durch den Bundesrat.

- o **Ab Ende 1995** Eröffnung der Hauptbaustellen auf den zeitkritischen Abschnitten der Basistunnel.

