



VERTRAULICH

Juli 1986

KONZEPT

NEUE ALPENTRANSVERSALE  
DURCH DIE SCHWEIZ

Aufarbeitung 1986/87

---

1. Absicht

Ausgehend von den vorhandenen planerischen und Projektierungs-Grundlagen im Zusammenhang mit einer allfälligen neuen Alpentransversale durch die Schweiz sind die notwendigen Ueberprüfungen und Ergänzungen vorzunehmen, um Ende 1987 für die Vorbereitung von Entscheiden bereit zu sein. Es ist vorgesehen, in der BRD, in Oesterreich, in Italien und der Schweiz koordiniert die geeigneten Entscheide einzuleiten für die Realisierung einer neuen Alpentransversale, welche aufgrund der aktuellen Entwicklung als unausweichlich erscheint. Jedes der beteiligten Länder aktualisiert im Hinblick darauf seine bisherigen Arbeiten und vertieft sie soweit nötig.

## 2. Ausgangslage

- Veränderte verkehrswirtschaftliche Daten geben der Alpen transitfrage neue Aktualität und neue Schwerpunkte. Die vorhandenen Materialien sind entsprechend aufzuarbeiten.
- Die Linienführung einer neuen Bahn-Alpentransversale ist offen!
- In Diskussion stehen hinsichtlich der eigentlichen Alpenquerung mit einem Basistunnel (Alpenbahn)
  - "Gotthard"  
Bearbeitungsstufe: Allgemeines Bauprojekt
  - "Splügen"  
Bearbeitungsstufe: Generelles Projekt
  - "Y-Linienführung"  
Bearbeitungsstufe: Projektskizze
  - In jüngster Zeit ist auch wieder von einem Lötschberg-Basistunnel die Rede.
- Die Haltung der massgeblichen Nachbarländer, BRD und Italien, lässt im Moment kein eindeutiges Urteil zu über die Entwicklung der Zufahrtslinien im Ausland bzw. die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die schweizerischen Zufahrtslinien.

## 3. Problemanalyse

### 3.1 Für die Aufarbeitung sind drei Ebenen zu betrachten:

- Das verkehrswirtschaftliche und -politische Umfeld:

- . Die Charakteristiken des Verkehrsmarktes (und dessen künftige Entwicklung) und ihr Zusammenhang mit der Linienführung einer neuen Bahn-Alpentransversale, die ausländischen Infrastruktur-Ausbaupläne, die volks- und regionalwirtschaftlichen Implikationen einer neuen Alpentransversale sind neu zu beurteilen.
- . Davon ausgehend sind die Argumente der verkehrspolitischen Diskussion zu präzisieren und zu gewichten.
- Das Arbeitsprogramm des von den Verkehrsministern der BRD, Oesterreichs, Italiens und der Schweiz eingesetzten Stellvertreterausschusses:
  - . Die Schweiz wird von einzelnen Fragen besonders betroffen sein.
  - . Sie wird gewisse Inputs leisten müssen.
- Der aktuelle Planungsstand in der Schweiz:
  - . Er soll eine Variantenwahl ermöglichen.
  - . Dafür sind die in der politischen Diskussion stehenden Varianten aus heutiger Sicht auf ihre Machbarkeit zu prüfen und gleichwertig darzustellen.
  - . In dem Zusammenhang muss eine klare Vorstellung über den Stellenwert der Baukosten und der bautechnischen Risikobeurteilung bestehen.
  - . Es sind die Grundlagen für eine aussagefähige betriebswirtschaftliche Beurteilung zu aktualisieren.

3.2 Grundsätzlich sind Transitachsen von Grenze zu Grenze bzw. zwischen sinnvollen (verkehrsgeographisch relevanten) Endpunkten zu betrachten.

Einzubeziehen sind folgende Varianten:

- Gotthardachse  
von Basel/Schaffhausen nach Chiasso/Mailand
- Splügenachse  
von Basel/Schaffhausen/Lindau nach Lecco/Mailand
- Y-Linienführung  
von Basel/Lindau nach Chiasso/Mailand
- Vorsorglich ist auch die Lötschbergachse mit Lötschberg-Basistunnel von Basel nach Domodossola/Mailand wieder in Betracht zu ziehen.

Das Schwergewicht der schweizerischen Aufarbeitung kann vorläufig indessen auf der eigentlichen Alpenbahn (Alpendurchstich und Anschlussstrecken) liegen. Die Frage der Zufahrtslinien ist mit zeitlich variierten Schwerpunkten bzw. Etappierungen flexibel zu behandeln.

3.3 Die im heutigen Zeitpunkt geeignete Optik hinsichtlich Tiefe und Detaillierungsgrad der Aufarbeitung lässt sich wie folgt skizzieren:

- Bearbeitung aus gesamt- und verkehrswirtschaftlicher Sicht

Die notwendigen Teilarbeiten müssen schrittweise definiert werden:

1. Schritt: Ueberprüfung des Schlussberichtes Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinien Gotthard/Splügen und Festlegung eines Konzeptes für die Anpassung an die heutige Situation.
2. Schritt: Bearbeitung der sich daraus ergebenden Teilfragen.

- Planerisch-technische Bearbeitung:

Generell sind die Planungsvorgaben und Trassierungsparameter zu aktualisieren.

- . Die technische Dokumentation (Dez. 1975) für die Gotthard-Basislinie genügt vorläufig.
- . Der Bearbeitungsstandard der Splügenachse (Alpenbahn) gemäss Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinien Gotthard/Splügen" genügt. Die Anschlussstrecken sind zu überprüfen.

Soweit verfügbar sind italienische Projektstudien für eine Splügenbahn mit dem schweizerischen Projekt zu vergleichen.

- . Das Problem Zufahrtslinien ist grundsätzlich für alle Achsenvarianten neu zu bearbeiten.
- . Für die Y-Linienführung sind zu bearbeiten
  - die Machbarkeit (unter allfälliger Anpassung der Linienführung) des Tunnelprojektes mit geeigneter geologischer Ueberprüfung,
  - die Zufahrtslinien bzw. Anschlussstrecken entsprechend dem Bearbeitungsstand des Splügenprojektes.
- . Die Variante Lötschberg-Basistunnel ist einer verkehrsgeographischen Wertung zu unterziehen und planerisch in der gleichen Weise aufzuarbeiten wie die Y-Linienführung.
- . Die Kriterien für die Unterfahrung von Stauseen sind zu untersuchen und zu bewerten.

- Folgende flankierende Abklärungen ausserhalb der planerisch-bautechnischen Bearbeitung drängen sich auf:

- . Methodik und Kriterien/Unterlagen für die Vorbereitung der zu treffenden politischen Entscheide;

- . Einfluss (betrieblich, kapazitätsmässig) einer neuen Alpentransversale (alle Varianten) auf das schweizerische Bahnnetz im Zeitpunkt BAHN 2000.
- . Sind neue Techniken in Betracht zu ziehen?
- Gesamtdarstellung und Wertung im Hinblick auf die politische Meinungsbildung und Entscheidung.

#### 4. Vorgehensplan

Die materielle Aufarbeitung muss bis Ende 1987 abgeschlossen sein.

Damit ergeben sich im Ablauf vier Phasen, welche den Zeitplan bestimmen:

A Organisation, Festlegung der Aufträge, Sofortmassnahmen (Einleitung, 1. Resultate):

**Juni - September 1986**

B materielle Bearbeitung:

**Oktober 1986 - (August 1987)**

C Beurteilung und Bereinigung der Resultate, gezielte Ueberprüfungen:

**(März 1987) - (August 1987)**

D Bereitstellen des Schlussberichtes (deutsch und französisch):

**September - Dezember 1987**

Für die Phase der materiellen Bearbeitung kann ab August 1986 höchstens ein Jahr zur Verfügung stehen.

Das bedingt, dass die notwendigen Sofortmassnahmen rasch eingeleitet werden:

- Ueberprüfung der Methodik für die Zweckmässigkeitsprüfung grosser Verkehrsanlagen (s. NHT, BAHN 2000) mit Blick auf die neuesten Vorstellungen hinsichtlich einer UVP 1. Stufe.
- Konzept für die Behandlungen des Problems der Zufahrtslinien.
- Anzuwendende Methodik der betriebswirtschaftlichen Beurteilung.

Die materielle Hauptarbeit wird zweckmässigerweise auf zwei Betrachtungsansätze aufgeteilt:

1. Ansatz:

"Projekt-Aufarbeitung"

- . Grossräumige verkehrswirtschaftliche Entwicklung;
- . spezifische äussere Einflüsse (z.B. Einflüsse neuer Techniken);
- . Aufarbeitung der Alpenbahn-Varianten;
- . Darstellung der Varianten einer neuen Alpentransversale;
- . betriebswirtschaftliche Charakterisierung/Beurteilung.

2. Ansatz:

"Projekt-Beurteilung" (Zweckmässigkeitsprüfung)

- . Umweltverträglichkeit;
- . regionalwirtschaftliche Beurteilung;
- . gesamtwirtschaftliche Beurteilung.

Die Bearbeitung nach den beiden Ansätzen wird mit genauer Analyse der Schnittstellen und geeigneter zeitlicher Koordination erfolgen müssen.

Für die "Projekt-Aufarbeitung" drängt sich ein weitgehender Generalplanerauftrag auf.

## 5. Organisation

Als Modell für die Grundorganisation kann die Zusammenarbeit Stab GVF, BAV, SBB für die NHT bzw. BAHN 2000 dienen:

- Gesamtkoordination  
Departementschef, Stab GVF, BAV, GD SBB:
  - . Grundsatzfragen
  - . Auftragsvergebung
  - . Kontrolle
- Projektleitung  
BAV/SBB:
  - . Formelle Auftragsabwicklung
  - . Betreuung der Auftragnehmer
- Projektbearbeitung
  - . Teilkoordination
  - . Generalplanerauftrag
  - . Unterakkordantenaufträge

Organigramm: s. Anhang

6. Kosten, Finanzierung

- Vorläufiger finanzieller Rahmen

. Gesamtbetrag: 3 Mio Franken

. Grobaufteilung:

-- Generalplanerauftrag 2 Mio Franken

-- Rest 1 Mio Franken

- Finanzierung:

über Budget BAV.

7. Besondere Bedingungen

- Schlussbericht

Die gesamte Aufarbeitung wird in einem Schlussbericht (deutsch und französisch) dargestellt (der den Schlussbericht der Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen von 1979 ersetzt).

Die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Teilarbeiten sind rechtzeitig festzulegen.

- Information der Oeffentlichkeit

Bis Ende 1987 handelt es sich um eine Sachbearbeitung ohne begleitende Oeffentlichkeitsarbeit. Alle an der Aufarbeitung 1986/87 Beteiligten behandeln die Ergebnisse ihrer Arbeit vertraulich.

Ueber die notwendige Information von Behörden und erlaubte Aussagen gegenüber Presse, Radio und Fernsehen

entscheidet das oberste Koordinationsgremium im Einvernehmen mit dem Departementschef.

Anhang

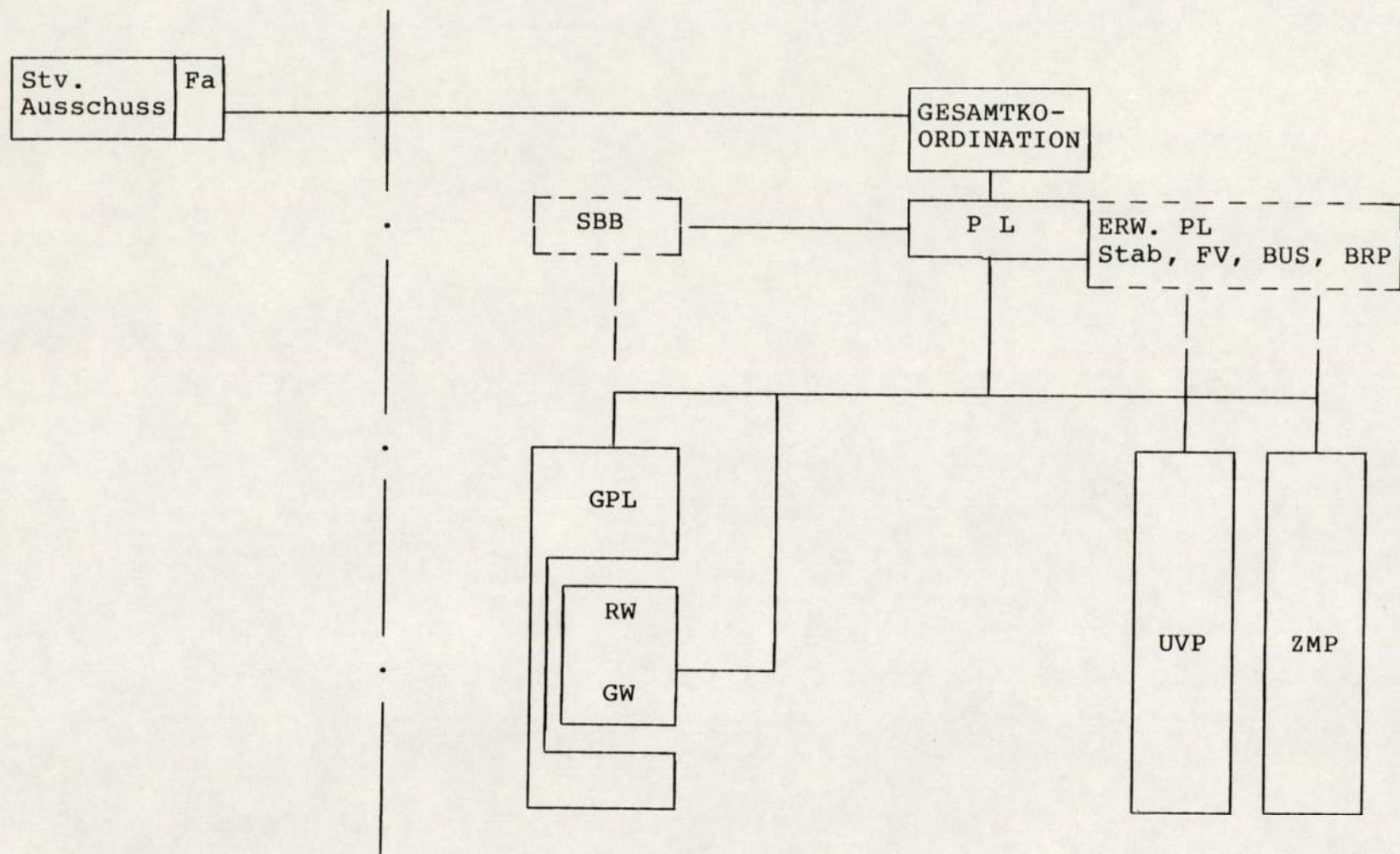
Organisation

Verteiler:

Chef EVED  
Mitglieder Gesamtkoordination  
Generalplaner  
je 1 Exemplar

I/Ae

NEUE ALPENTRANSVERSALE - ORGANISATION

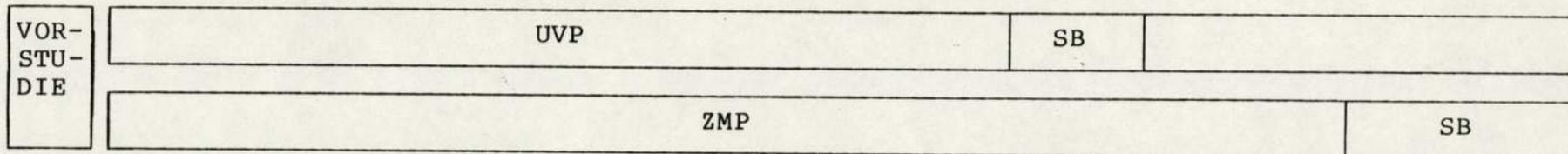
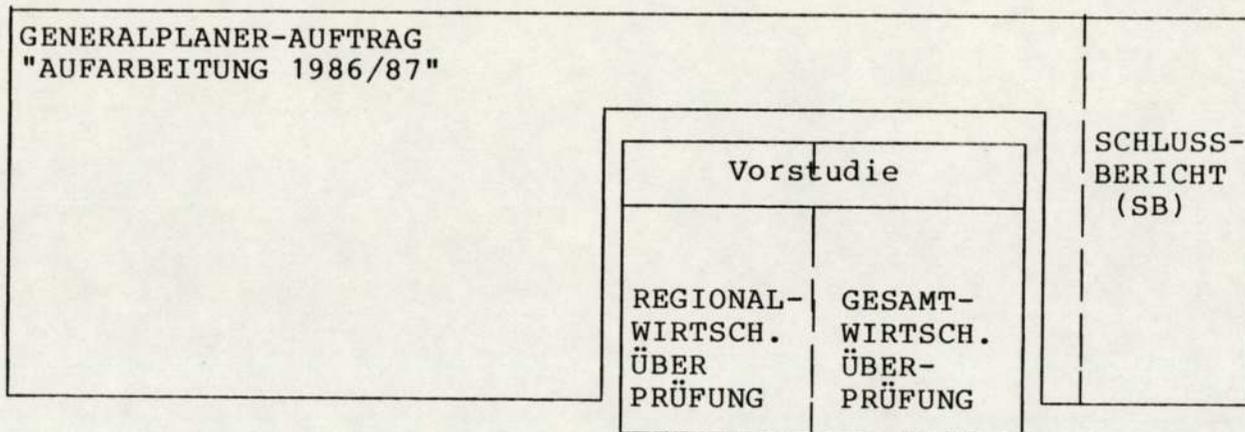


18.7.86 I/Ae

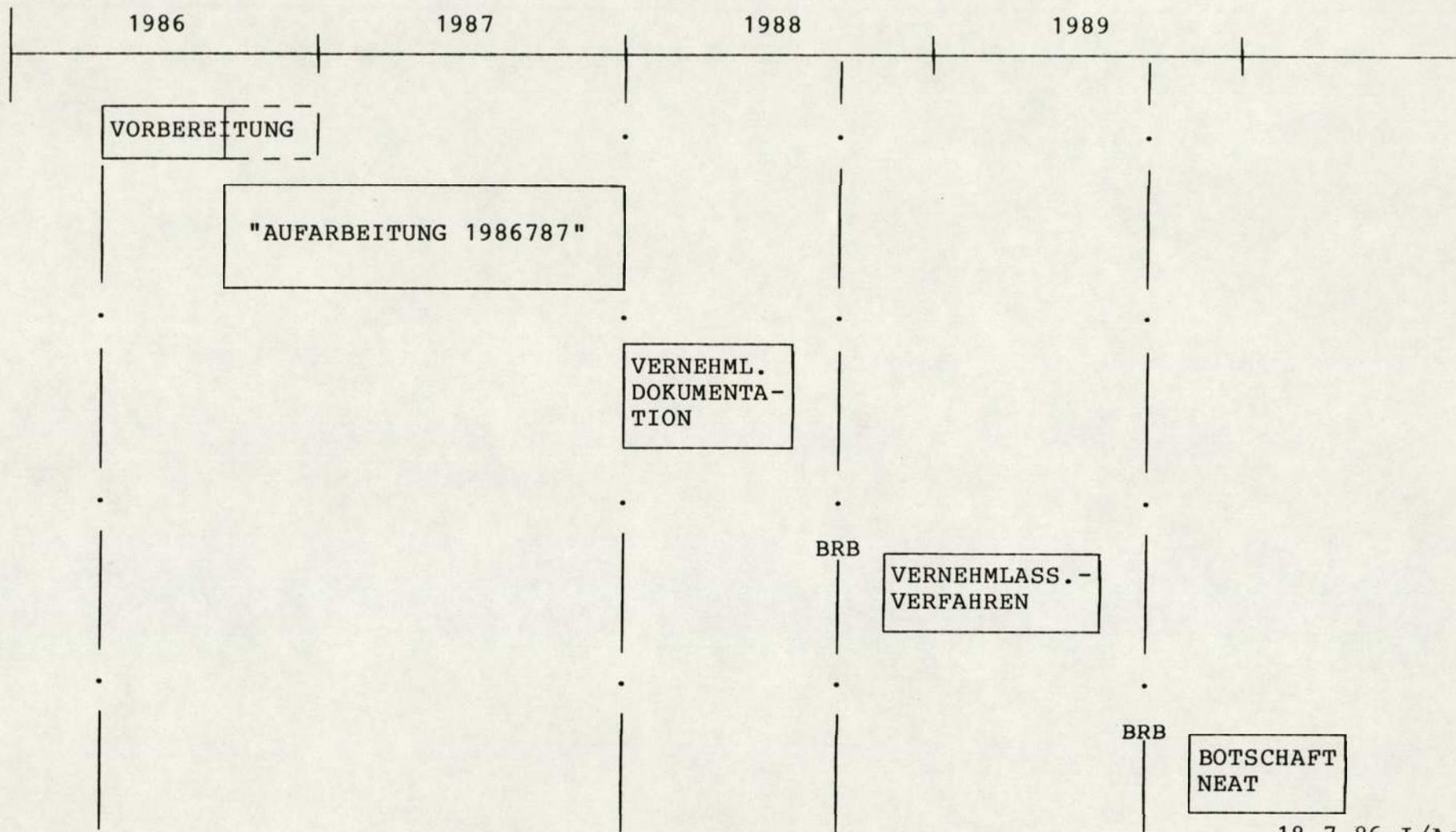
NEUE ALPENTRANSVERSALE - B E A R B E I T U N G S K O N Z E P T

INPUT  
"UMFELD/BEGRÜNDUNG"

INPUT  
"BETRIEBLICHE UND  
BETRIEBSWIRTSCH.  
GRUNDLAGEN"



NEUE ALPENTRANSVERSALE - Z E I T P L A N



18.7.86 I/Ae

NEUE ALPENTRANSVERSALE  
 AUFARBEITUNG 1986/87

REGIONAL - UND GESAMTWIRTSCHAFTLICHE  
 ÜBERPRÜFUNG

KONZEPT ORGANISATION / BETEILIGTE

