



Dezember 1990

Alpentransit - Beschluss

Zusatzberichte zuhanden der Kommission des Nationalrates

Zusatzbegehren und Varianten zu den Alpentransit-Neubaustrecken; Kosten der Zusatzbegehren

Auftrag:

Ueberblick über die Zusatzbegehren zu den Alpentransit-Neubaustrecken mit den entsprechenden Kostenfolgen.

Grundlagen:

- AlpTransit: Gesamtkosten Gotthard und Lötschberg (Kommentar zu den für die Botschaft verwendeten Kostengrundlagen).
- Alpentransit-Beschluss:
Neubaustrecken Gotthard und Lötschberg Zusatzbegehren und Varianten zu den Neubaustrecken.
(Bericht BAV, Dezember 1990)
- Zusatzberichte Nr. 3 und 5.

Aussagen:

- Von den interessierten Kantonen geforderte Projektvarianten der Neubaustrecken
Ausgehend von den Kosten der Botschaftsvariante liegen die finanziellen Konsequenzen der geforderten Varianten in folgendem Rahmen:

- o Gotthard:
7,1-10,2 Mia Franken
(Der höhere Betrag entspricht je der aufwendigsten Linienführung auf der nördlichen und der südlichen Zufahrt zum Basistunnel. Die Kosten für den Basistunnel selber bleiben unverändert).

- o Lötschberg:
3,0-5,4 Mia Franken
(Der höhere Betrag entspricht den Kosten der Variante Wallis nach Ueberprüfung und Kostenschätzung BAV bzw. Projektingenieur Lötschberg-Basistunnel).

- Ergänzungen in direktem Zusammenhang mit den Neubaustrecken
 - o Der Kanton Tessin fordert, dass mit der jetzigen Etappe gegenüber der Botschaft verbesserte Anschlussbauwerke im Bereich Lamone - Lugano vorgesehen werden. Die entsprechenden Kosten würden in der Grössenordnung von 100-200 Mio Franken liegen.

 - o Der Kanton Tessin ist weiter der Auffassung, dass der Ausbau der heute einspurigen Strecke Bellinzona - Luino vordringlich an die Hand genommen werden sollte (siehe Kommissionsprotokoll vom 18.10.90, Seite 22, Votum Staatsrat Marty). Mangels Planungsgrundlagen lassen sich die Kosten indessen nicht beziffern.

 - o Der Kanton Aargau befürchtet, dass die Zulaufstrecken im Mittelland zur Gotthard-Neubaustrecke durch die Alpentransitzüge zu stark ausgelastet werden. Als besonderen Engpass betrachtet er den Abschnitt Rapperswil - Gexi, der nach seiner Auffassung sofort ausgebaut werden müsste, um auch den übrigen Bedürfnissen, insbesondere denjenigen einer angemessen Entwicklung des Regionalverkehrs, Rechnung zu tragen. Die Ausbaurkosten betragen 100- 150 Mio Franken.

- o Der Kanton Zürich verlangt einen besseren Anschluss Zürichs bereits in der jetzigen Etappe. Denkbar sind verschiedene Möglichkeiten je nach Ausbaustandard, die alle mit der S Bahn-bedingten Kapazitätserweiterung am linken Zürichseeufer sowie dem zusätzlichen direkten Anschluss aus der Ostschweiz in Zusammenhang stehen. Wird ein Uetlibergtunnel als direkterem Anschluss Zürichs ausgeschlossen, kommt in jedem Fall eine Kombination zweite Doppelspur Wiedikon - Thalwil mit dem Anschluss aus der Ostschweiz in Frage. Die Kosten sind im nachstehenden Punkt berücksichtigt. Ausgenommen sind die Kosten der zweiten Doppelspur selber (Parallelertunnel), die BAHN 2000 und S Bahn Zürich anzurechnen sind.

 - o Der Kanton Luzern hatte ursprünglich gefordert, auch einen Durchgangsbahnhof Luzern in die Alpen transit-Vorlage aufzunehmen. Er akzeptierte in der Folge aber die Betrachtungsweise, dieser Bahnhof sei nicht unbedingt nötig, um den internationalen Erfordernissen zu genügen (siehe Kommissionsprotokoll vom 18.10.90, Seite 28, Votum Regierungspräsident Egli).
- Anschlussprogramm Ostschweiz und Forderungen des Kantons Graubünden
- o Aus der laufenden Bearbeitung des Anschlussprogrammes Ostschweiz zeigt die Machbarkeitsstudie für eine Verbindung aus der Ostschweiz über Pfäffikon/SZ mit der Gotthardachse, dass die vier untersuchten Varianten Kosten im Umfang zwischen 2,0-3,1 Mia Franken verursachen.

 - o Kosten des vorgeschlagenen Ausbaus der Bodensee - Toggenburg-Bahn (0,5 Mia), der Südostbahn (0,4 Mia) sowie der Spange Rheintal - Bodensee (1 Mia) im Rahmen des Anschlussprogrammes Ostschweiz: 1,8-2,0 Mia Franken.

- o Die Zusatzkosten für die Realisierung des "Mini-Ypsilons" würden betragen (siehe entsprechenden Zusatzbericht):

1,3 - 1,5 Mia Franken.

- o Zusätzlich zum Mini-Ypsilon verlangt der Kanton Graubünden im Rahmen der Option Graubünden die Finanzierung eines erweiterten Investitionsprogrammes der RhB nach Art. 56 Eisenbahngesetz im Umfange von 400 Mio sowie eines Sonderprogrammes zu lasten des Bundes von ebenfalls 400 Mio Franken. Dies ergibt zusammen

800 Mio Franken.

- Gesamtübersicht:

In Prüfung in Zusammenhang mit der Zusatzbotschaft Ostschweiz	Baukosten (Schätzungen auf Preisbasis 1989) Mia Franken
- Direktanschluss Ostschweiz	2,0-3,1
- Streckenverbesserungen Ostschweiz	1,8-2,0
- Ausserordentliches Investitionsprogramm RhB	0,8
Total	4,6-5,9

Zusatzbegehren	Baukosten (Schätzungen auf Preisbasis 1989) Mia Franken
o kantonale Begehren zu Gotthard und Lötschberg:	
- Neubaustrecke Gotthard	3,1
- Neubaustrecke Lötschberg	2,4
- Ergänzungen zu Zulaufstrecken	0,2-0,35
o weitere Begehren	
- Mini-Ypsilon	1,3-1,5
Total	7,0-7,35

Die einzelnen Vorschläge bilden zum Teil Alternativen, so dass das Gesamttotal von 11,6-13,25 Mia Franken wenig aussagt.

Die Kosten für die Anschlüsse an das TGV-Netz (Basel-TGV Rhein-Rhone und Genf - Mâcon) sind noch nicht bekannt. Es ist noch offen, ob und, wenn ja, in welcher Form sich der Bund an diesen Kosten beteiligen würde.