

Bern, 18. Mai 1993

ALPTRANSIT LEITORGAN (ATL)Protokoll der 13. Sitzung vom 17. Mai 1993, 14.00 Uhr
im Büro 210, Bundeshaus Nord, 3003 BernTraktanden:

0. Vorbemerkungen
1. Protokoll der Sitzung vom 29. März 1993
2. Stellungnahmen der Kantone zum Feinvariantenvergleich, weiteres Vorgehen
3. Übergabe an die Bahnen
4. Kommunikation, Pressekonferenz zur Übergabe
5. Strassenanschlussplanung / Anforderungen Autoverlad Lötschberg
6. Verschiedenes

Teilnehmer:

Vertreter EVED

- BAV Dir. F. Bürki (Vorsitz)
VD H.-U. Berger
VD P. Gauderon
R. Schmid
S. R. Epp (Protokoll)

Bahnen

- SBB P. Zuber, Delegierter Alptransit
P. Merz

BLS VD F. Kilchenmann

Entschuldigt:

H.R. Isliker Stv. Dir. BAV
E. Widmer Wissenschaftlicher Berater SBB

Verteiler:

- Teilnehmer
- Stabsorgane

EINGANG**16. Juni 1993****GGTA**
Stabsorgan Alp Transit

0. Vorbemerkungen

Der **Vorsitzende** kommt auf die Pressekonferenz vom 14. Mai 1993 des Kantons Tessin zu sprechen.

Die Vorbereitung der PK und die Information der Journalisten war gut. In der Tagesschau wurde dann aber in einem mehr oder weniger isolierten Satz ohne Kommentar behauptet, die NEAT koste 1,5 Mia. Franken mehr.

Merz bemerkt, dass man die Kommunikation steuern muss, und dies geht nur, wenn wir die Fakten auf den Tisch legen. Alle nehmen jetzt den Cash-Artikel (Cash Nr. 18 vom 7. Mai 1993) als Basis, darum müssen wir unbedingt eine Pressekonferenz machen, um eine neue - unsere - Basis zu legen.

Der **Vorsitzende** hat beim Cash-Interview alles positiv formuliert, im Artikel ist dann aber ein einziger losgelöster Satz gebracht worden.

Merz sagt, dass man das Gespräch führen muss. Die Cash-Journalistin hat wahrscheinlich von irgendwo ein Protokoll mit Zahlen erhalten und diese frei interpretiert. Dies ist ein Grund mehr, jetzt mit unseren Fakten zu kommen.

Zuber informiert, dass die Gemeinde Erstfeld die Bahn aus dem Ort heraus haben will. Er hält dies für eine masslose Forderung, versucht jedoch, die Grundlagen für eine Argumentation zu liefern.

Bürki: Wenn das so weitergeht, sollte der Bundesrat vielleicht ganz "cool" die Referenzvariante beschliessen, ohne Zugeständnisse zu machen.

Jemand muss BP Ogi offenbar gesagt haben, dass pro Tag 3 Mio. Franken verplant würden. **Zuber** bemerkt, dass diese Zahl eine Null zuviel hat, was durch **Schmid** bestätigt wird. Der **Vorsitzende** wird dies BP Ogi erklären.

1. Protokoll der 12. Sitzung vom 29. März 1993

Merz fragt, ob der Systementscheid für den Gotthardbasistunnel in der letzten Sitzung nicht diskutiert worden ist.

Der **Vorsitzende** antwortet, dass Tunnelbaufachleute an einer Besprechung glaubhaft und überzeugend darlegen konnten, dass zwei Einspurröhren technische, betriebliche und vielleicht auch leichte finanzielle Vorteile bieten. Es ist deshalb nicht mehr sinnvoll, die Doppelspur noch weiter zu projektieren. Der Systementscheid ist vom BAV faktisch getroffen worden, rechtlich verbindlich ist er laut **Gauderon** erst, wenn der Bundesrat entschieden hat.

Der **Vorsitzende** schlägt folgende Sprachregelung vor: "Bei den Fachleuten stehen zwei Einspurröhren im Vordergrund welche auch finanziell leichte Vorteile bieten".

Beim Lötschberg konnte die Frage des Tunnelprofils noch nicht entschieden werden, dies muss voraussichtlich der Bundesrat tun.

Berger wirft ein, dass man das Wort "Entscheid" noch nicht brauchen darf, solange kein rechtlich gültiger Entscheid vorliegt.

Schmid: BP Ogi hat das Dossier mit den Grundlagen für den Systementscheid erhalten.

2. Stellungnahmen der Kantone zum Feinvariantenvergleich, weiteres Vorgehen

Zuber: Die von den SBB vorzulegende Basisvariante, die an die Referenzvariante angelehnt, aber günstiger werden soll, umfasst in Arth-Goldau nur das "Sauschwänzli". Die Umfahrung West wird weggelassen, wodurch 200 Mio. Franken eingespart werden können. Sie könnte zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden.

Der Urmiberg wird in der klassischen und in der halbhohen Variante weiterverfolgt und beide Varianten dem Bundesrat vorgelegt.

Im Kanton Uri kommt die Bahn bei Moosbad heraus und verläuft vierspurig ebenerdig bis Erstfeld. Es werden zwei neue Spuren neben die alten gelegt, wobei die alten Spuren teilweise verändert werden müssen. Der Vortunnel der Referenzlinienführung ist unbestritten.

Der Kanton Uri hat eine Variante halbtief ins Spiel gebracht, möchte aber noch Modifikationen vornehmen, deren Folgen die SBB noch nicht kennen. Die SBB behalten sich deshalb vor, diese Modifikationen zu verwerfen.

Der Kanton Tessin möchte eine schnelle Variante (Studie Galfetti). Er ist der Auffassung, dass man für die Zukunft eine gestreckte Linienführung für den HGV braucht. Man kann aber auch auf unserem geplanten Trasse schneller fahren, wenn die Minimalgeschwindigkeit (Güterzüge) steigt.

Die Basisvariante (d.h. die reduzierte Referenzvariante) ist mit dem Kanton noch nicht ausdiskutiert. Das Basistunnelsüdportal liegt bei Pollegio, die Strecke verläuft dann entlang der Autobahn bis Claro. Man möchte zwei Halbanschlüsse bauen, um den Knotenbahnhof in Claro vermeiden zu können, da er einen markanten Eingriff in die Landschaft darstellen würde. Der Kanton präferiert eine andere Lösung, hat jedoch noch nicht klar Stellung bezogen. Ein Nachteil der Halbanschlüsse ist die Verlängerung der Fahrzeit nach Bellinzona um ca. 2 Minuten, da länger auf der alten Linie gefahren werden muss.

Der **Vorsitzende** wirft ein, dass es bemühend ist, zu sehen, wie der gleiche Kanton einerseits die Landschaft schützen will und andererseits auf nichts verzichten möchte.

Zuber: Der Kanton wünscht die Variante 1N, was eine Verlegung des Bahnhofes Biasca zur Folge hätte. Die SBB wehren sich gegen dieses Ansinnen, da dadurch Biasca möglicherweise seinen Bahnhof verlieren würde. Der Kanton verlangt als zusätzliche Alternativvariante einen Flankentunnel.

In der Magadinoebene ist die Basisvariante eine Brücke, während der Kanton die Querung ebenerdig und näher bei der Autobahn haben möchte, da dadurch keine Schutzgebiete tangiert würden. Diese Variante muss noch näher geprüft werden. Der **Vorsitzende** ist der Meinung, dass sie - vorausgesetzt, sie kostet nicht mehr als die Basisvariante - übernommen werden könnte.

Der Kanton wünscht die Weiterverfolgung der Umfahrung Ost von Bellinzona als Variante.

Der Kanton bevorzugt das Ceneriportal bei Massagno, die SBB dasjenige bei Taverne. Bei letzterem sind für die Fortsetzung nach Süden mehr Möglichkeiten offen und es würden 300 Mio. Fr. weniger gebraucht.

Die Kosten belaufen sich auf 1,5 bis 2 Mia. Franken mehr als für die Referenzvariante.

Kilchenmann referiert über die Lötschbergachse: Man hat so geplant, dass in der Regel mit 200 km/h gefahren werden kann. Damit soll zukünftigen Bedürfnissen Rechnung getragen werden.

Es ist vorgesehen, den Niesenflankentunnel einspurig für einen Shuttle-Betrieb einzurichten. Der Autoverlad findet in Heustrich statt, obwohl **Kilchenmann** ihn lieber in Frutigen sehen würde. Im Süden geht der Autoverlad vorerst nur einspurig nach Steg, der Basistunnel wird als Doppelspurröhre nach Mundbach geführt. Diese Kombination Steg/Mundbach ist die beste, da dadurch der Haupttunnel am kürzesten wird. Der Ast des Autoverlads nach Steg kann bei genügender Nachfrage auf zwei Spuren ausgebaut werden.

Demgegenüber hätte das Südportal bei Raron einen längeren Basistunnel und somit höheren Wartungsaufwand zur Folge.

Kilchenmann präsentiert eine Folie mit den aufgelisteten Kosten, die sich gesamthaft auf 4,255 Mia. Franken belaufen.

Der **Vorsitzende** bemerkt, dass es gemäss den Ausführungen von **Kilchenmann** beim Lötschberg folglich keine Basis- und Kantonsvarianten gibt und fragt, was es an Einsparungen bringen würde, wenn man den Shuttlebetrieb und somit den Niesenflankentunnel weglassen würde. **Kilchenmann** antwortet, dass dies etwa 3% der Kosten des Basistunnels ausmachen würde.

Der **Vorsitzende** betont, dass die beiden Achsen gleich behandelt werden müssen. Die BLS kann nicht mit einem Konsensprojekt kommen, während am Gotthard bei allen Abschnitten unter der Gefahr eines möglichen erzwungenen Verzichts um Varianten gefochten wird. Auch die BLS muss ein Basisprojekt vorlegen, welches auf gewisse Elemente verzichtet.

Kilchenmann: Man kann "dieses Spiel spielen", wird dabei aber sicher nicht ernst genommen.

Zuber tritt ebenfalls dafür ein, dass für die Lötschbergachse eine Variante ausgearbeitet werden muss, die das Sparpotential ausschöpft.

Kilchenmann opponiert gegen die Gleichbehandlungsvoten. Den Lötschberg darf man nur mit dem Gotthardbasistunnel vergleichen, ferner hat man am Lötschberg noch zusätzlich den Autoverlad. Man muss aufpassen, was man vergleicht, sonst könnte man auch sagen, am Gotthard könne man aus Kostengründen den Ceneritunnel weglassen.

Der **Vorsitzende** erwidert, dass **Kilchenmann** immer ein Baukastensystem propagiert hat, die vorgelegte Variante jedoch eine Fertiglösung darstellt. Die BLS muss eine Billigvariante präsentieren. Sie kann dann immer noch eine bevorzugte Variante präsentieren. Wichtig ist jedoch, dass die BLS auch eine "Verzichtvariante" präsentiert (z.B. Verzicht auf den Shuttle-Betrieb und somit auch auf den Niesenflankentunnel).

Kilchenmann: Alle anderen Varianten, insbesondere Raron, wären teurer, im Süden existieren keine vernünftigen Etappierungsmöglichkeiten. Wenn man den Bernern den Niesenflankentunnel wegnimmt und den Wallisern das Portal in Raron baut, dann hätte man für die Lötschbergachse eine "Symmetrie des Verzichts".

Der **Vorsitzende** betont, eine Präsentation der Variante, wie sie am Lötschberg ausgearbeitet wurde, würde dazu verleiten, alles als selbstverständlich hinzunehmen. Wir können nicht ins Parlament gehen und aufzeigen, dass am Lötschberg alles im Kreditrahmen realisiert werden kann und am Gotthard nur schon um die Kosteneinhaltung der Referenzvariante gerungen werden muss. Der ganze Prozess würde durch Einsprachen blockiert werden.

Wir brauchen also ein Basisprojekt, das nach den gleichen Kriterien wie am Gotthard konzipiert ist. Die BLS kann ihre Variante ebenfalls präsentieren und die Erläuterungen anbringen, warum ihre Variante die eindeutig Bessere ist. Die BLS präsentiert also auch zwei Varianten: eine Basisvariante und eine, die Elemente enthält, die die Kantone unbedingt verlangen.

Schmid unterstützt das Argument von **Kilchenmann**, wonach im Wallis nur entweder-oder-Entscheide sinnvoll sind. Die Situation ist nicht mit derjenigen z.B. in Erstfeld zu vergleichen.

Der **Vorsitzende** gibt **Kilchenmann** den Auftrag, an der VR-Sitzung der BLS vom 18.5.93 eine Basisvariante zu präsentieren. Die Möglichkeit der teilweisen Erfüllung der Kantonswünsche mit Kostenfolgen kann auch aufgezeigt werden.

3. Übergabe an die Bahnen

Der **Vorsitzende** orientiert, dass der SKK bei den SBB mit Artikel 8 gewisse Turbulenzen verursacht hat, es ist noch unklar, ob die SBB einverstanden sind. Er möchte dies im Verlauf dieser Woche bereinigen. Es existieren noch kleinere Hindernisse, aber der Bundesrat sollte vor den Sommerferien den Beschluss fassen können. Rechtlich wäre dann die Verantwortung bei den Bahnen.

Schmid gibt zur Kenntnis, dass die Dossiers Ende Mai übergabebereit aufgearbeitet sein werden.

Zuber sagt, dass am 18.5.93 im EVED eine Sitzung über die finanziellen Berichterstattung stattfindet und möchte, dass Zenklusen erwähnt, die SBB sei daran, einen Vorschlag vorzubereiten.

4. Kommunikation, Pressekonferenz zur Übergabe

Merz betont, dass man bezüglich Informationen wieder eine klare Situation schaffen muss und dass eine neue Informationsbasis durch uns gelegt werden muss. Es muss gesagt werden, dass wir mit den Referenzvarianten in den Kosten liegen und dass aufgrund der Kantonswünsche die Kosten überschritten werden. Wir müssen sagen, dass das Gesamtprojekt kostenmässig in der Botschaftsvorgabe liegt.

Kilchenmann meint, dass daran nichts Neues ist.

Merz fährt fort, dass es ein Communiqué des EVED sein muss. Wir müssen der Presse zeigen, dass wir etwas zu sagen haben. Wir müssen die Fakten auf den Tisch legen, damit nicht mehr frei interpretiert werden kann.

Der **Vorsitzende** gibt **Merz** und **Kilchenmann** den Auftrag, das Gotthard-Communiqué anzupassen, damit es für den Lötschberg verwendet werden kann. **Merz** soll die Kantonsvertreter vorgehend informieren, damit diese ihre Informationen nicht aus der Presse erhalten.

Merz kommt auf die bevorstehende nationale Pressekonferenz zu sprechen: Sie findet am 17. Juni um 10 Uhr im Hotel Olten in Olten statt. Das BAV übernimmt die Einleitung mit der Erläuterung der verfahrenstechnischen Aspekte, danach referieren die Achsprojektleiter, am Schluss findet eine Diskussion statt. Die ganze Pressekonferenz soll maximal 1 1/2 Stunden dauern. Im Saal werden Pläne der einzelnen Variantenlinienführungen aufgehängt.

Merz betont, dass die PK gut vorbereitet sein muss, da wir schon lange nichts mehr zu sagen gehabt haben und in letzter Zeit nur auf Pressemitteilungen reagiert haben. Mit der PK haben wir die Gelegenheit, unsere eigene Informationsbasis zu legen. Die Information wird technischer Natur sein, die politische Seite wollen wir nicht berühren.

An der Pressekonferenz muss auch über die UVP im Rahmen AlpTransit aufgeklärt werden. Viele Journalisten meinen, eine billigere Variante enthalte keine UVP und sei deshalb nicht umweltverträglich. Dieser Irrtum muss unbedingt geklärt werden.

Merz hätte es gerne gesehen, wenn BP Ogi an der PK teilgenommen hätte, da BP Ogi in der Presse immer angegriffen wird. BP Ogi möchte sich jedoch erst nach der BR-Sitzung vom 7. Juli über die finanzielle Situation äussern.

5. Strassenanschlussplanung / Anforderungen Autoverlad Lötschberg

Der Vorsitzende meint, dass zur Diskussion solcher Fragen Suter anwesend sein sollte. Man muss mit ihm darüber sprechen, was in die Botschaft aufzunehmen ist.

6. Verschiedenes

Zuber bemängelt die fehlende Koordination der Sitzungen der ATL und der Begleitgruppe Planungsstudie Süd.

Die nächste Sitzung findet statt am 18.6.93 um 11 Uhr.

Schluss der Sitzung um 17 Uhr 00.