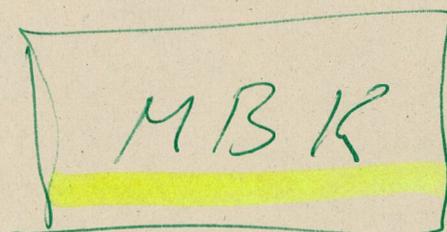


Projektleitung Gotthard



Achsdossier

- Zusammenfassender Bericht Uri



- Vorprojekt

Basisvariante II und Bergvariante



Entwurf

Datum: 15.03.1996

(genehmigt durch GD SBB am 30.04.1996)

Zusammenfassung

Die SBB haben am 28. Februar 1994 das Vorprojekt für die neue Alpentransversale am Gotthard dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung eingereicht. Am 12. April 1995 hat der Bundesrat die Linienführung des Gotthard-Basistunnels mit den Portalen in Erstfeld und Bodio sowie die offene Strecke von Bodio bis in den Raum Biasca genehmigt. Den Entscheid über die Zufahrtstrecken Nord und Süd hat er zurückgestellt und zusätzliche Entscheidungsgrundlagen verlangt. Die SBB wurden in der Folge beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri ein neues Vorprojekt, die sogenannte Bergvariante, auszuarbeiten. Parallel dazu haben die SBB die ursprünglich zur Vorprojektgenehmigung eingereichte Basisvariante optimiert (Verlegung des Südportals des Axentunnels in Richtung Norden, Verzicht auf die Verlegung der Stammlinie bei Flüelen). Sie liegt als Basisvariante II vor.

Unter der Verantwortung der SBB wurden somit beide Varianten in umfangreicher Bearbeitung auf einen vergleichbaren Stand gebracht. Insbesondere wurde die vom Kanton Uri vorgeschlagene Bergvariante von den Fachdiensten der SBB so weiterbearbeitet, dass die betrieblichen Minimalanforderungen erfüllt werden und damit die Machbarkeit aus Sicht des späteren Betreibers - wenn auch unter erschwerten Bedingungen - gewährleistet ist. Im Gegensatz zur Basisvariante II weist die Bergvariante keinen Spielraum für künftige Erweiterungen auf. Insbesondere ist die Verlängerung von Überholgleisen ausgeschlossen: damit wird die Führung der zur Zeit geplanten überlangen Güterzüge über die Neubaustrecke in Frage gestellt.

Die wichtigen Projektänderungen betreffen den Teilabschnitt Uri, doch mussten in den benachbarten Teilabschnitten die notwendigen Anpassungen vorgenommen werden. Die neuen Vorprojekte umfassen deshalb die Teilabschnitte Axen, Uri und Erstfeld. Die Linienführung im Teilabschnitt Erstfeld wurde vom Bundesrat am 12. April 1995 bereits genehmigt. Sie entspricht praktisch der Linienführung der Basisvariante II. Da auch die Linienführung der Bergvariante nicht um mehr als 100 m davon abweicht, muss das Vorprojektgenehmigungsverfahren für den Teilabschnitt Erstfeld nicht wiederholt werden. Falls der Linienführungsentscheid des Bundesrates im Teilabschnitt Uri nicht bis Mitte 1997 vorliegt, kann der Gotthard-Basistunnel über einen provisorischen Anschluss (der für die Zukunft Berg- und Basisvariante II offen lässt) mit der Stammlinie verbunden werden. Dafür wären Mehrkosten von ca. Fr. 20 Mio im Teilabschnitt Erstfeld erforderlich.

Die Basisvariante II ist 26.3 km lang. Sie umfasst den 11.6 km langen Axentunnel mit dem Nordportal in Ingenbohl und dem Südportal bei Hafnerried/Altdorf, die offene Strecke mit dem Regionalbahnhof in Altdorf und der Überholgleisanlage Rynächt sowie die beiden Einspurröhren des Gotthard-Basistunnels bis zum Teilabschnitt Amsteg. Die Länge der Bergvariante beträgt 26.8 km. Die Bergvariante umfasst den 16.9 km langen Axentunnel mit dem Nordportal in Ingenbohl, dem Zugangstunnel Moosbad als Zwischenangriff und dem Südportal in Rynächt Nord/Schattdorf, die offene Strecke mit dem Regionalbahnhof und der Überholgleisanlage im

Rynächt sowie die beiden Einspurröhren des Gotthard-Basistunnels bis zum Teilabschnitt Amsteg.

Basisvariante II und Bergvariante erfüllen die gestellten Anforderungen bezüglich Sicherheit. Die bei der Bergvariante auftretende Gefährdung durch Steinschlag wird mit speziellen Massnahmen auf ein akzeptables Mass reduziert. Falls im Teilabschnitt Rigi der Entscheid zugunsten der Alternativvariante (Felderboden tief) gefällt würde, entstünde bei der Bergvariante ein Doppelspur-Tunnelsystem von rund 26 km Länge. Dies würde eine Neubeurteilung der Sicherheit sowie der Störfallvorsorge erfordern.

Das Materialbewirtschaftungskonzept (MBK) wurde am 12. April 1995 vom Bundesrat genehmigt. Mit dem MBK zu den neuen Vorprojekten im Kanton Uri wird der Nachweis erbracht, dass sich gegenüber dem bisherigen Vorprojekt nichts Wesentliches geändert hat; es bildet nicht Bestandteil des Vorprojektgenehmigungsverfahrens. Im Kanton Uri fallen bei der Basisvariante II rund 8.7 Mio t, bei der Bergvariante ca. 9.5 Mio t Ausbruch- und Aushubmaterial an. Der Eigenbedarf für AlpTransit beträgt rund 3 Mio t (Basisvariante II) bzw. 3.6 Mio t (Bergvariante). Die Aufbereitung von Betonzuschlagstoffen erfolgt für alle Baustellen des Kantons Uri zentral in Amsteg. Das gesamte verwertbare Überschussmaterial wird mit der Bahn aus dem Kanton Uri abtransportiert.

Die Umweltverträglichkeitsberichte bestätigen die Machbarkeit der Projekte aus Umweltsicht. Die räumlichen Auswirkungen der neuen Vorprojekte sind im raumplanerischen Bericht dargestellt. Für den Kanton ist der Regionalbahnhof Uri von grosser Bedeutung, da er der einzige mögliche Halt an der Neubaustrecke sein wird. Art und Zahl der Zugshalte sowie die Umsteigemöglichkeiten werden die Erreichbarkeitsverhältnisse des Kantons und - damit verbunden - auch dessen räumliche Entwicklung beeinflussen. Das AlpTransit-Betriebskonzept ist indessen noch nicht abschliessend festgelegt und wird sich nach den Marktbedingungen zu richten haben.

Die Kosten der Bergvariante sind gegenüber der Basisvariante II um rund Fr. 220 Mio höher. Die Genauigkeit der ausgewiesenen Kosten liegt bei +/- 20%. Die angegebene Genauigkeit der Kostenschätzungen berücksichtigt mögliche Abweichungen infolge von geologischen Risiken, Veränderungen der Marktpreise, Abweichungen bei den Ausmassen u.a.m. Die Werte stellen voneinander unabhängige Grössen dar. Das bedeutet, dass mögliche Kostenabweichungen bei den Varianten gleichgerichtet auftreten; die relativen Unterschiede bleiben sich mehr oder weniger gleich.

Basisvariante II und Bergvariante wurden entsprechend der NEAT-Verfahrensverordnung in einer Gegenüberstellung eingehend miteinander verglichen. Das Vorgehen und die Resultate der Gegenüberstellung sind in einem separaten Bericht dargestellt. Im vorliegenden Bericht sind die wichtigsten Resultate zusammengefasst.