

Bearbeitet durch P. Breitenstein/P. Mayer
Tel. 031/ 323 37 20 / Fax. 031/ 322 56 91
Reg. Nr. 210

3003 Bern, 29. März 2000

**AlpTransit, Ceneri-Basistunnel:
Abklärungen zum Systementscheid**

Ablage: AlpTransit
Dossier-Nr.: 211-28
Datum 28.02.2000

Aktennotiz

Sitzung vom: **Montag 28. Februar 2000; h 13:30 – ca. 16:00**
Ort: **Sitzungszimmer BOW 049 A BAV, Bollwerk 27, Bern**

Teilnehmer:

AlpTransit Gotthard AG	Hr. W. Schneebeili Hr. O. Bratschi Hr. R. Ghiggia Hr. H.P. Vetsch Hr. B. Indergand Hr. E. Drack
SBB AG Div. Infrastruktur	Hr. U. Aeschlimann Hr. R. Bühler
BAV / Technik / st	Hr. W. Hüppi
BAV / Bau / at	Hr. P. Mayer (Vorsitz) Hr. R. Schmid Hr. G. Del Don Hr. P. Breitenstein

Verteiler:

Alle Teilnehmer
Hr. P. Zbinden / ATG
Hr. P. Testoni / BAV / BA
Hr. P. Suter / BAV / at

Sitzungsziel:

Klärung der Konsequenzen für das Auflageprojekt Ceneri-Basistunnel bei Festlegung von zwei Einspurröhren. Klarheit über das weitere Vorgehen und Definition nötiger Abklärungen für die weitere Planung.

Traktanden:

1. Einleitung/Ausgangslage

Vertreter der SBB AG Div. Infrastruktur wurden nach Rücksprache mit der ATG kurzfristig an die Sitzung eingeladen, damit auch die Betreiberinteressen gewahrt werden können. Die flexible Haltung seitens der SBB wird verdankt.

Der Tunnelsystem-Entscheid für den CBT durch den BR ist noch ausstehend. Vom BAV wird seit längerem gestützt auf die Zwischenergebnisse der laufenden Arbeiten die Möglichkeit kommuniziert, dem BR die Realisierung eines Tunnelsystems CBT mit zwei Einspurröhren zu beantragen.

Die **ATG** weist darauf hin, dass Sie nach wie vor der Auffassung ist, den Nachweis für einen sicheren Betrieb eines Doppelspurtunnels erbracht zu haben und hält an dem vorgeschlagenen Konzept fest. Bis anhin wurden keine Überlegungen zu den Mehrkosten in den Anschlussbereichen bzw. über die Rohbauabklärungen hinaus angestellt. Wenn ein 2x1-System realisiert werden soll, wäre dies durchgehend zu erstellen (keine Vereinigung der Röhren vor dem Portal, ansonsten Verlust der Vorteile bei Betrieb und Unterhalt). Bezüglich Unterhaltskonzept weist das 2x1-System Vorteile auf. Die ATG ist der Auffassung, dass ohne eine sorgfältige Zusatzplanung fundierte und gesicherte Angaben, insbesondere betreffend Kosten und Anschlüssen, für ein Tunnelsystem mit zwei Einspurröhren, nicht möglich sind.

Die **PO SiB-AT / BUWAL** ist der Auffassung, dass ein Doppelspurtunnel im Falle Ceneri ohne Fluchtgänge in regelmässigen Abständen sowie mit hohem Anteil von Verkehr mit gefährlichen Gütern und dem Mischverkehrskonzept, heute nicht mehr dem Stand der Technik entspricht und empfiehlt die Realisierung von zwei Einspurröhren.

Die **Division Infrastruktur der SBB AG** ist bezüglich dem Tunnel-Systementscheid nicht direkt involviert.

Das **BAV** beabsichtigt, den Antrag an den BR nur gestützt auf gesicherte Aussagen, insbesondere betreffend Kosten und Anschlüsse sowie unter Einbezug des übrigen hier relevanten Streckennetzes (Ceneri-Bergstrecke, Linie nach Luino), vorzubereiten. Für das FinöV-Terminprogramm ist eine Verschiebung des BR-Entscheids in den Herbst nicht relevant. Ein Bericht der SBB Infrastruktur „Zukunft der Ceneri-Bergstrecke nach Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels“, datiert vom 10.02.00, liegt seit dem 24.02.00 dem BAV vor. Die ATG verfügt ebenfalls über diesen Bericht. Eine Stellungnahme zum Bericht seitens des BAV steht noch aus.

2. Weiteres Vorgehen

Das BAV erstellt einen Entwurf für einen Planungsauftrag an die ATG zur Ausarbeitung eines Vorprojekts (nach SIA) für einen „CBT mit zwei Einspurröhren“. Die ATG ergänzt bzw. nimmt Stellung zum Entwurf. Anschliessend erfolgt eine gemeinsame Bereinigung.

Auf der Grundlage des bereinigten Planungsauftrags erarbeitet die ATG eine „Honorarofferte“.

Das BAV erteilt anschliessend den definitiven Auftrag mit der Zielsetzung: den Antrag an den BR betreffend Tunnelsystem-Entscheid CBT im 4. Quartal 2000, mit gesicherten Angaben bezüglich Linienführung, Kosten, Terminen und Etappierung sowie unter Berücksichtigung der Stammlinie und der Linie nach Luino, einzureichen.

Die Ausarbeitung des Vorprojekts (nach SIA) erfolgt mit dem bisher beauftragten Projektgenieur.

3. Verschiedenes

Um das Bauprogramm mit Inbetriebnahme 2016 einhalten zu können, sind gemäss ATG die folgenden Vorarbeiten notwendig:

- Landerwerb, Vorschüttungen, Vorinvestitionen beim Strassentunnel (Kosten ca. Fr. 50 Mio)
- Pilotstollen / Kavernen (Kosten ca. Fr. 100 bis 200 Mio).

Die offiziell genannte Bauzeit von 10 Jahren erscheint gemäss ATG als nicht realistisch. Es dürfte mit einer Bauzeit von 12,5 – 13 Jahren zu rechnen sein.

Im Bereich Camorino sind **Vorschüttungen** für die Rampen erforderlich. Diese müssen sich über eine Dauer von ca. 6 Jahren setzen können. Das BAV weist darauf hin, dass dieses Vorschüttungen Teil das Auflageprojekts bilden müssen und nur gestützt auf die Plangenehmigung für den CBT ausgeführt werden dürfen. Eine Teilgenehmigung nur für die Schüttungen ist nicht möglich, da dadurch der CBT präjudiziert wird (Art. 18a Abs. 2 EBG). Die ATG weist auf dringenden Mittelbedarf hin, um Land erwerben zu können (insb. Bereich Camorino).

→ BAV / ATG klären Verfügbarkeit von Mitteln in bestehenden Krediten bzw. im NEAT-Gesamtkredit für Arbeiten 2. Phase ab.

Option „Direkte Verbindung Locarno-Lugano“: Auftraggeber ist der Kanton Tessin. Ein formeller Staatsratbeschluss dazu liegt gemäss ATG nicht vor. In einer Vereinbarung zwischen dem Regierungsrat und der SBB/ATG über die Linienführung ist der Sachverhalt aber geregelt. Der Gesamtregierungsrat hat sich dazu geäußert. Für den Anschluss wurden Fr. 30 Mio. eingerechnet. Wenn die Anpassungen an ein 2x1-System erheblich darüberliegende Kosten verursachen, könnte dies beim Kanton zu Problemen führen. Das BAV weist darauf hin, dass die Plangenehmigungen seit 1.1.2000 einer Befristung unterliegen (5 Jahre +Verlängerung um max. 3 Jahre, Art. 18h Abs. 3 und 4 EBG). Ein Einbezug des Anschlusses Locarno in das Auflageprojekt CBT kann dann zu Problemen führen, wenn die Finanzierung nicht gesichert und mit dem Bau binnen der genannten Frist begonnen werden kann.

→ Der Anschluss ist in den Auftrag BAV einzubeziehen.

→ Der Kanton Tessin wird hierüber vom BAV informiert.

→ Die ATG informiert das BAV über die bestehenden Unterlagen/Vereinbarung SBB/ATG-Kanton TI.

Das **Strassentunnelprojekt Vedeggio-Cassrate** wird vom Kanton Tessin dieses Jahr öffentlich aufgelegt (gemäss Presseberichten soll mit dem Bau bereits 2001 begonnen werden, vgl. Corriere del Ticino vom 17.3.2000). Die Koordination im Zusammenhang mit den Bahnprojekten wird durch das BAV wahrgenommen [Anmerkung: Bis anhin wurde die vom BAV verlangte Koordinationssitzung vom Kanton Tessin noch nicht einberufen].

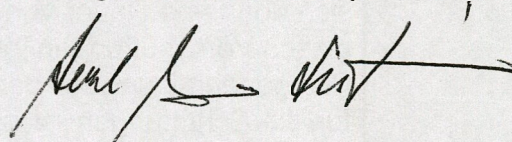
Die ATG weist darauf hin, dass sie betreffend **Planungsstudie Süd** vom Mai 1999 über keine Unterlagen verfügt.

→ wird soweit möglich abgegeben, ebenso Protokolle von Koordinationssitzungen betreffend der Planungsstudie Süd sind der ATG zu übermitteln.

Der Informationsfluss zwischen SBB und ATG erfolgt direkt und ist gewährleistet.

Für das Protokoll:

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Abteilung Bau / Sektion AlpTransit



P. Breitenstein