

SPERRFRIST
Donnerstag, 15.11.1990
10.00

INFORMATIONSANLASS ÜBER DIE
NEUE EISENBAHN-ALPENTRANSVERSALE

Bellinzona, 15.11.1990

VORPROJEKT-STUDIEN FÜR DIE GOTTHARDACHSE

Hans Rudolf Isliker, Dipl. Ing.
Stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Verkehr

(Es gilt das gesprochene Wort)

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
3003 Bern, Schweiz

Département fédéral des trans-
ports, des communications et de
l'énergie, 3003 Berne, Suisse

Dipartimento federale dei
trasporti, delle comunicazioni
e delle energie, 3003 Berna,
Svizzera

Federal Department of Transport,
Communications and Energy, 3003
Berne, Switzerland



SCHWEIZ
SUISSE
SVIZZERA
SWITZERLAND

DOC - 1/17.6.1990

1. Ich konzentriere mich in meinem Referat auf die Neubaustrecke Gotthard und muss zuerst etwas zum Planungsstand sagen.

Wir haben bisher unter grossem Zeitdruck gearbeitet, was uns zwang, uns Schritt für Schritt konsequent auf das Notwendige zu beschränken.

Im Transitkonzept des Bundesrates vom Mai 1989 und in seiner Botschaft vom Mai 1990 beruhen deshalb die vorgeschlagenen Neubaustrecken erst auf Planungsstudien. Solche Studien

- zeigen die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten auf,
- überprüfen deren technische Machbarkeit,
- erlauben, den weiter zu verfolgenden Lösungsweg einzugrenzen,
- erlauben auch, eine realistische Kostengrössenordnung anzugeben.

Solche Studien legen aber die wichtigsten Projektdaten (wie die Linienführung) noch nicht definitiv fest. Das ist Aufgabe des Vorprojektes als nächster Stufe in der Projektbearbeitung.

Mit dem Vorprojekt kann das Baubewilligungsverfahren eingeleitet werden; es dient als Grundlage der Detailprojektierung, die schliesslich zum Ausführungsprojekt führt.

Ueber das Ganze gesehen haben wir also bei den Alpentransit-Neubaustrecken erst die Stufe der Planungsstudien erreicht. Selbstverständlich gibt es Unterschiede, je nach Vorgeschichte der einzelnen Abschnitte. Insbesondere befindet sich die Planung des Gotthard-Basistunnels in einem viel weitergehenden Stand, musste doch seine Machbarkeit genügend zuverlässig nachgewiesen werden.

2. In der Zwischenphase zwischen Verabschiedung der Botschaft und dem damit eingeleiteten politischen Grundsatzentscheid muss nun der Planungsstand energisch vorangetrieben werden - soweit dies rechtlich zulässig ist. Im August 1989 hat der Bundesrat dafür einen Verpflichtungskredit von 130 Mio Franken bewilligt und das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit der Durchführung beauftragt.

Es geht zunächst darum, parallel zur politischen Meinungsbildung und Grundsatzentscheidung die Planungsgrundlagen zu vertiefen, zu ergänzen, zu überprüfen.

Ein ebenso wichtiges Ziel ist es, keine Zeit zu verlieren, alles vorzukehren, dass nach dem Grundsatzentscheid rasch mit dem Bau begonnen werden kann.

Wie wir alle wissen, dauert die Vorbereitung grosser Bauvorhaben Jahre. Andererseits handelt es sich bei den Alpentransit-Bauvorhaben um dringliche Aufgaben, die wir auf dem kürzest möglichen Weg in Angriff nehmen müssen.

Wir haben somit drei Hauptziele zu verfolgen:

- Die Entscheidungsgrundlagen verbessern,
- die Zeit nutzen,
- die Mitwirkung der Betroffenen eröffnen.

Das können wir nur, wenn wir auf breiter Basis die direkt betroffenen Kantone und Regionen einbeziehen und zudem alles verfügbare Fachwissen ausschöpfen. Und wir müssen bereits jetzt den reibungslosen Uebergang in die endgültige Projektorganisation im Auge haben und die besten Kapazitäten unserer Bauwirtschaft mobilisieren, um sie wirklich auch zur Verfügung zu haben, wenn das grüne Licht für die Verwirklichung der grossen Vorhaben gegeben wird.

Nach diesen Ueberlegungen haben wir die "Planungsorganisation Zwischenphase" aufgebaut (Beilagen 1 und 2):

. Sie führt über 3 Stufen:

- (Gesamt-)Projektleitung Bauvorhaben

in der Verantwortung EVED/BAV

- Die Führung der eigentlichen Planungsarbeit delegiert an je eine Projektleitung pro Achse, welche in den Händen der Bahnen liegt, denen ja später der Bau übertragen werden soll:

Gotthard : SBB

Lötschberg: BLS

- Mit der Planungsarbeit betraute externe Ingenieurbüros oder Ingenieurgemeinschaften - Projektingenieure genannt -, und zwar aufgeteilt insgesamt auf 11 Abschnitte:

Gotthard : 7 Abschnitte (Rigi, Axen, Uri, Gotthard-Basistunnel, Riviera, Bellinzona Ceneri-Basistunnel),

Lötschberg: 4 Abschnitte.

. Die betroffenen Kantone sind zweistufig einbezogen:

- Pro Achse ist eine Behördendelegation geschaffen worden, in welcher die Kantonsregierungen ihren Einfluss geltend machen.

- Auf Stufe der Projektingenieure bestehen Projektkommis-
sionen, je eine pro Kanton, welche die direkte Beziehung
der Projektingenieure zu den interessierten kantonalen
Chef-Beamten und zu den Vertretern der Regionen sicher-
stellen.

- . In Arbeitsgruppen auf Stufe der Projektleitung der ober-
sten Projektleitung-Bauvorhaben sind die besten Köpfe zu-
sammengeführt, welche für bestimmte Problembereiche mit-
denken und mithelfen, wichtige Grundsatzentscheide vorzu-
bereiten und Vorgaben zu erarbeiten, die den Projektin-
genieuren zur Verfügung gestellt werden müssen.

- . Die Projektleitungen verfügen über leistungsfähige Stabs-
organe - qualifizierte Ingenieurbüros -, welche einen ho-
hen Rhythmus der Arbeit und ein reibungsloses Zusammen-
spielen der ganzen Organisation garantieren müssen.

Die Planungsorganisation Zwischenphase ist rechtzeitig sorg-
fältig aufgebaut worden. Heute steht sie voll in Funktion;
alle Stellen sind besetzt; die Arbeit hat begonnen.

3. Was ist zu tun?

Endergebnis pro Abschnitt wird das Vorprojekt sein, das aber erst nach dem politischen Grundsatzentscheid definitiv ausgewählt und - wie gemäss Botschaft vorgesehen - dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden kann.

In der Zwischenphase sind, ausgehend von den klaren Vorgaben des Bundesrates bzw. der Botschaft, die Lösungsvarianten im Feinmassstab aufzusuchen und gleichwertig so zu bearbeiten, dass daraus die beste Lösung ausgewählt werden kann - was schliesslich ein politischer Akt sein wird.

Für den Kanton Tessin ist insbesondere von Bedeutung:

. Gotthard-Basistunnel

- Das Südportal ist bei Bodio vorgesehen. Auch die eingeleitete intensive Ueberprüfung des Projektes von 1975 wird daran nichts Wesentliches ändern.
- Demgegenüber könnten sich zum Teil neue Schachtstandorte ergeben:
Eventuell Verschiebung des Schachts Chiggiogna als Horizontal-schacht in den Raum Osco; Verzicht auf den Schacht Lucomagno.

. Abschnitt Riviera

- Nach der bundesrätlichen Vorlage führt die Neubaustrecke von Bodio bis Preonzo östlich parallel zur Nationalstrasse N2, quert den Ticino und erreicht bei Castione die bestehende Gotthardlinie.

- Dieser Lösung stehen zwei Gegenvorschläge gegenüber:
 - Zusammenfassen der bestehenden Bahnlinie mit der Neubaustrecke im Bereich Osogna - Preonzo;
 - Verlegen der bestehenden Linie nach Osten in einen Tunnel.

. Abschnitte Bellinzona/Ceneri-Basistunnel

- Nach der bundesrätlichen Vorlage werden die neue und die alte Linie in einem Vierspurtunnel unter Arbedo durch in den Bahnhof Bellinzona eingeführt. Die Neubaustrecke verläuft weiter parallel zur bestehenden Locarneser Linie bis zur Haltestelle S. Antonio östlich von Cadenazzo. Da beginnt der Ceneri-Basistunnel mit Südportal in Lamone, wo der Anschluss an die bestehende Gotthardstrecke erfolgt.
- Diese Lösung wird vom Kanton Tessin heute abgelehnt. Er will eine Umfahrung von Bellinzona östlich im Tunnel. Dabei sind verschiedene Varianten denkbar, abhängig vom Anschluss der Luinolinie, deren Ausbau mitberücksichtigt werden müsste.

Die Evaluation einer annehmbaren Lösung aus dem Spektrum der möglichen Varianten ist nicht zuletzt eine Voraussetzung für die Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe (Beilage 3). Auch sie wird in der Zwischenphase vorbereitet. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird sich insgesamt über drei Stufen erstrecken:

- Stufe Grundsatzentscheid:

Diese Stufe ist im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Botschaft erreicht worden und in dieser dokumentiert.

- Stufe Vorprojekt:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss nachweisen, dass eine umweltverträgliche Lösung ausgewählt worden ist.

- Stufe Ausführungsprojekt:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss nachweisen, dass die gesetzlichen Umweltvorschriften eingehalten sind oder zumindest bis zur Betriebsaufnahme eingehalten werden können.

Man sieht, in der angelaufenen Zwischenphase soll das Projekt nun "geknetet" werden, damit es nach erteiltem grünen Licht Chancen hat, zügig realisiert zu werden.

Wie gut, mit wieviel Konsens der jetzige Bearbeitungsprozess abläuft, wird entscheidend sein für die spätere Realisierung (Beilage 4).

Alpentransit-Neubaustrecke Gotthard

Bearbeitungsprozess

Wunschtermine für den vordringlichsten Abschnitt (Gotthard-Basistunnel)

Zwischenphase

bis ca. Ende 1992

- Vorbereitung Wahl der definitiven Linienführung

Vorprojekt

Spätestens 1 Jahr nach Abschluss der Zwischenphase

- Ausarbeitung auf der Basis der definitiven Linienführung (allenfalls unter Einbezug einer gleichzeitig aufgearbeiteten Hauptvariante).
- Umweltverträglichkeitsprüfung 2. Stufe

Genehmigung des Vorprojektes durch den Bundesrat

Spätestens 6 Monate nach Vorlage des Vorprojektes

- Vorgängig Vernehmlassungsverfahren bei den betroffenen Kantonen und interessierten Bundesstellen

1. Phase Detailprojektierung

- Ergebnis: Vorlage für das PGV

Plangenehmigung

- als Abschluss des eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahrens (PGV)

Zielsetzung für erste Bauvorbereitungen: 1995

2. Phase Detailprojektierung/Submission/Ausführungsprojekt

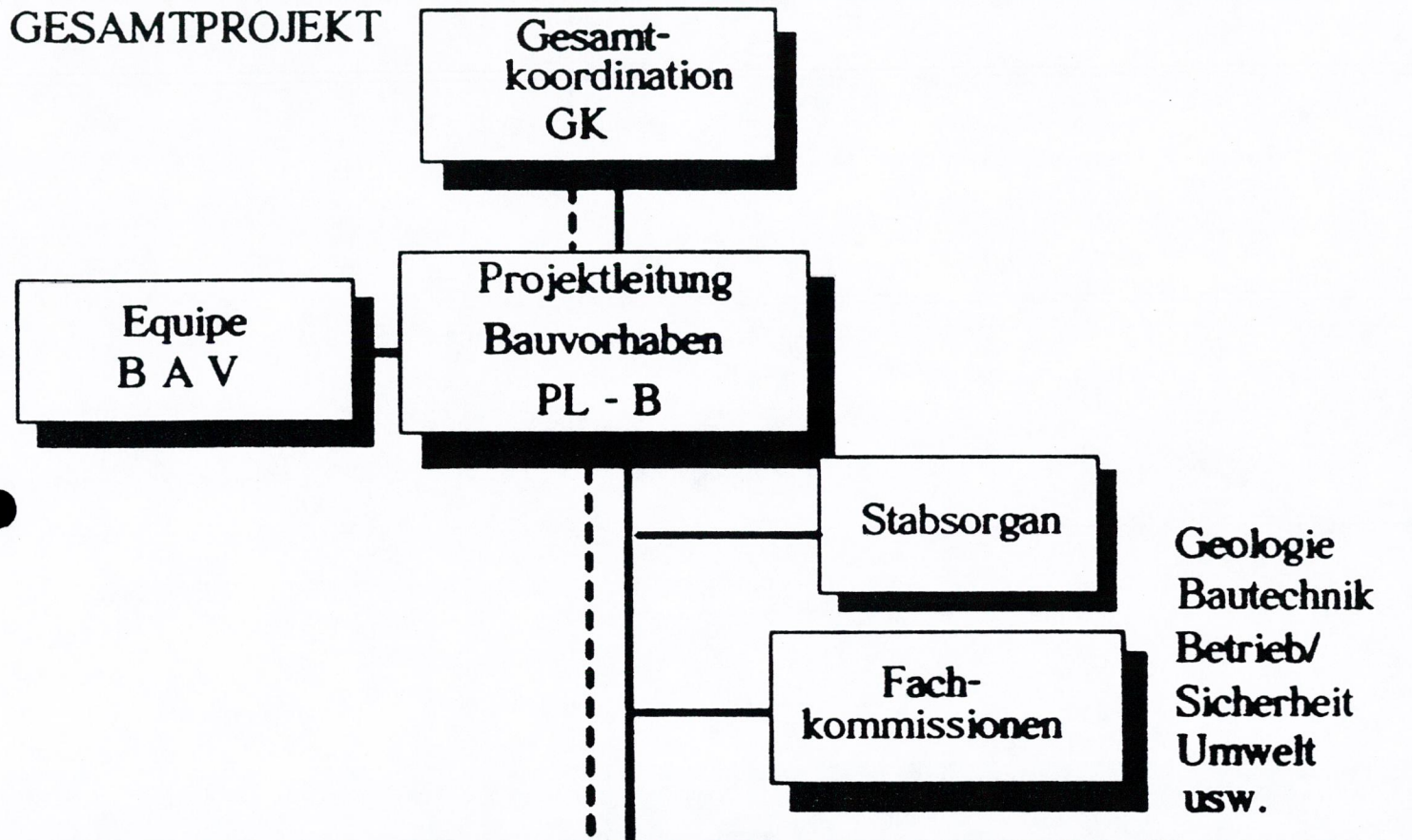
Wir rechnen, dass wir für die Zwischenphase in diesem Sinne zwei bis drei Jahre zur Verfügung haben, Jahre, in denen ein sorgfältige Oeffentlichkeitsarbeit geleistet werden muss, die hier im Tessin nun mit diesem Anlass begonnen hat.

Die massgebende Projektierung beginnt jetzt. Die Mitwirkung der Betroffenen ist von Anfang an sichergestellt. Sie haben stufengerecht und rechtzeitig die Möglichkeit ihre Interessen geltend zu machen. Der Aufbau der Planungsorganisation Zwischenphase kanalisiert die Mitwirkung auf die Behördendelegation und die Projektkommissionen; Gemeinden, Organisationen sind an diese Organe anzuschliessen. Wie das vor sich gehen soll, entscheiden die Kantone.

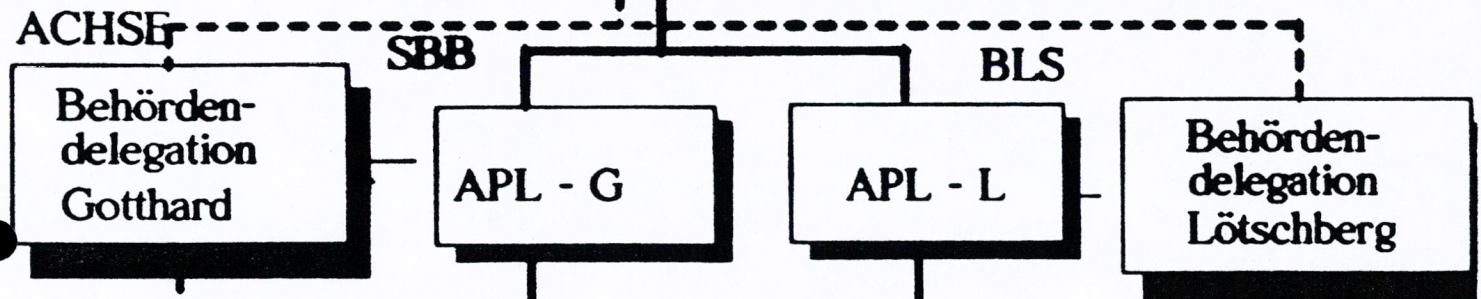
Alpentransit

PLANUNGSORGANISATION ZWISCHENPHASE

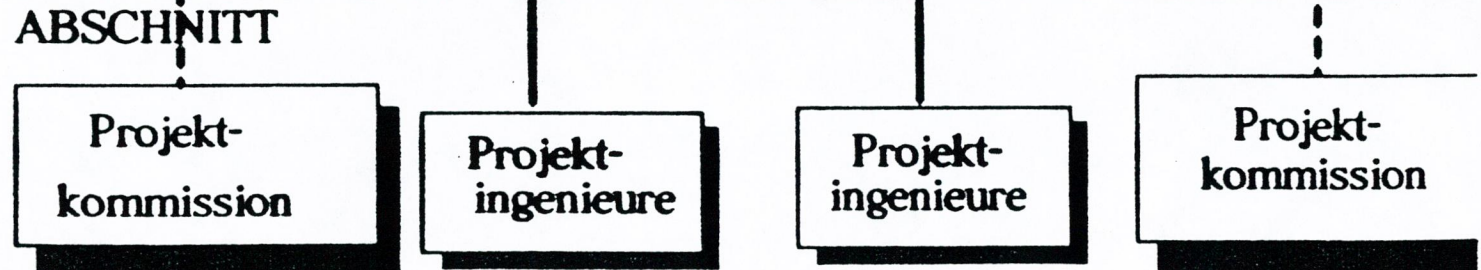
GESAMTPROJEKT



ACHSE



ABSCHNITT



Schwyz

Uri

Tessin

Graubünden

7 Abschnitte

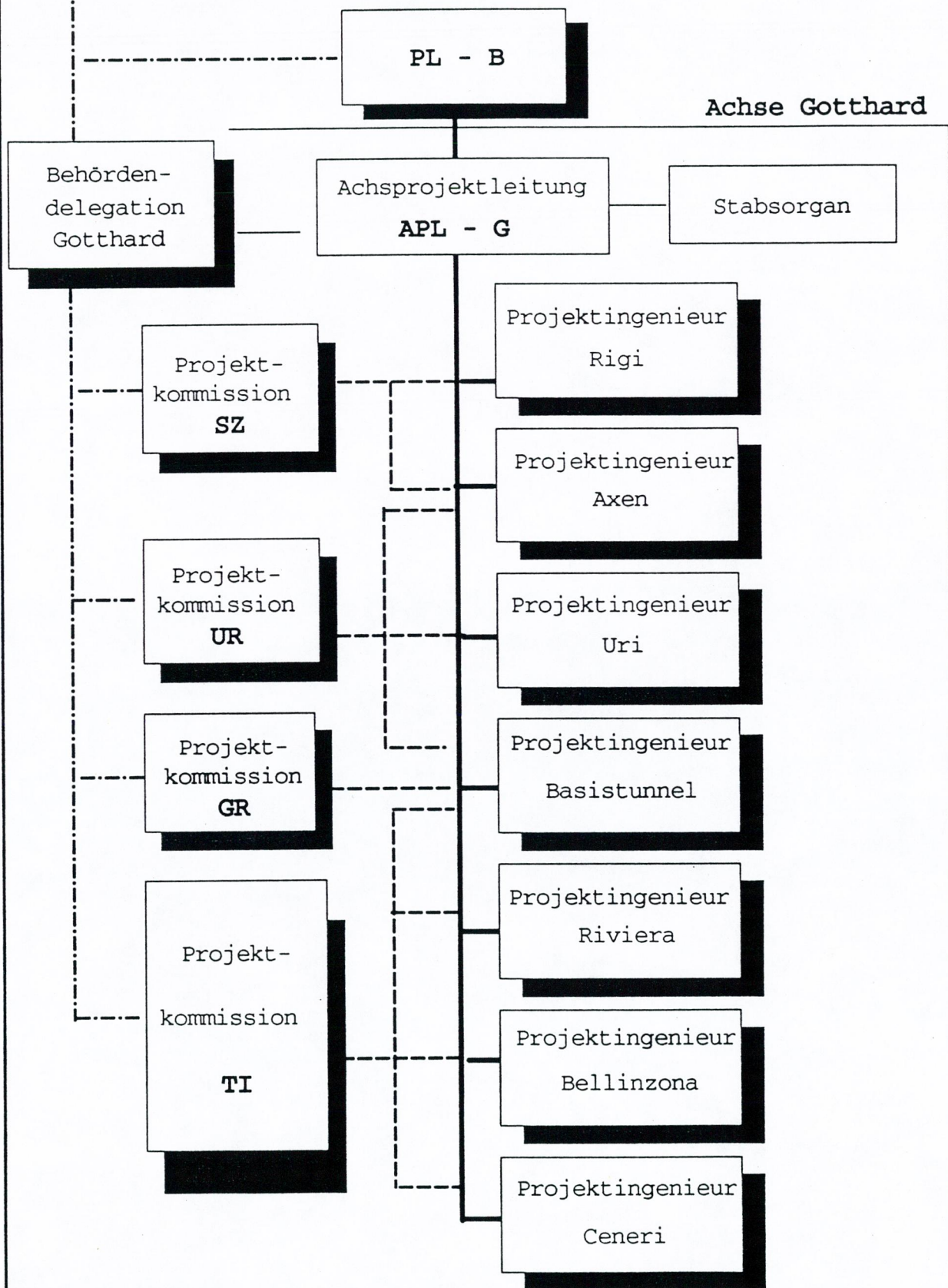
4 Abschnitte

Bern

Wallis

PLANUNGSORGANISATION ZWISCHENPHASE :

GOTTHARD



ALPENTRANSIT NEUBAUSTRECKEN

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG 2. STUFE (Vorprojekt)

Materielle Schwerpunkte

- Vergleich Linienführungsvarianten
- Festlegung Schachtstandorte bzw. Hauptbaustellen
- Abklärung Verwendung und Abtransport Ausbruchmaterial, Deponiemöglichkeiten
- Lärmschutzplanung, Festlegung Empfindlichkeitsstufen
- Raumplanung und Landschaftsschutz

ALPENTRANSIT NEUBAUSTRECKE GOTTHARD BEARBEITUNGSPROZESS

Wunschzeitplan
dringlichster Abschnitt

- Zwischenphase

BUNDESBESCHLUSS ÜBER DEN BAU
DER SCHWEIZERISCHEN EISENBAHN-
ALPENTRANSVERSALEN

1991

1992

- Vorprojekt

1993

- Genehmigung Vorprojekt

1994

- Detailprojektierung

Plangenehmigungsvorlage

- Plangenehmigung
(Baubewilligung)

Submissionsprojekt

- Ausführungsprojekt

BAUBEGINN

1996