

NEAT im Kandertal

*Willi Nagel  
für den Almbaum*

Orientierungsveranstaltung  
mit Bundesrat Ogi am  
16. März 1990 in Reichenbach

---

F R A G E N

---

INHALT (provisorisch)

0 spezifische Fragen aus dem Kandertal

*+ allg. Zahlen  
+ gen. nach BLS-Region  
+ Fragen pro Fuhrland*

Register:

- 1 Verkehrsaufkommen, -prognose, Transitpolitik allgemein
- 2 Transitkonzept NEAT
- 3 kombinierter Verkehr Schiene/Strasse
- 4 Transitachse Gotthard
- 5 Transitachse Lötschberg/Simplon, Lötschberg-Basistunnel
- 6 Autoverlad Lötschberg
- 7 Zufahrtsstrecken, Betriebskonzept
- 8 Kosten/Finanzierung
- 9 Umweltverträglichkeit, Energiebedarf
- 10 Trägerschaft, Projektorganisation

Desinformatio



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC  
Technik

3003 Bern, 14. März 1990  
I/Ry

Herrn  
Bundesrat Ogi

---

NEAT im Kandertal  
Veranstaltung in Reichenbach,  
16. März 1990

"ZAHLEN"

---

Die Ueberprüfung hat gezeigt, dass man sich in der gegenwärtigen Diskussion auf wenige, gutgesicherte Zahlen beschränken sollte (zudem ist ein Missverständnis zu korrigieren, das sich hinsichtlich der Kapazitäten des Autoverlads am Lötschberg in den Rohstoff für den Vortrag eingeschlichen hat).

Wir stellen nachfolgend die nach unserer Auffassung problemlos verwendbaren Zahlen dar.

*Carli*

NEAT

VERKEHRS AUFKOMMEN /  
VERKEHRS PROGNOSE

---

Heute  
1988

- o Einigermassen verlässliche Zahlen gibt es für den Güterverkehr:

Transitverkehr (über die Wasserscheide)

- ganzer Alpengürtel von Ventimiglia bis Pontebbana:

- o 68 Mio Tonnen  
(in 30 Jahren (seit ca. 1960) versechsfacht!)
- o 40 % Schiene  
60 % Strasse  
(1960 noch fast 100 % Schiene)
- o 20 % Schweiz  
40 % Frankreich, 40 % Oesterreich

- nur Schweiz:
  - o 14 Mio Tonnen
  - o 12 Mio Tonnen Schiene
    - 2 Mio Tonnen Strasse
  - o Verhältnis in andern Ländern umgekehrt
    - Frankreich 9 / 20
    - Oesterreich 6 / 19
  
- o Kaum zuverlässig aufgeschlüsselte Zahlen gibt es für den Personenverkehr:

#### Transitverkehr

- ganzer Alpengürtel:
  - o 60 - 70 Mio Personenfahrten (PF)
  - o 3/4 Auto
    - 1/6 Bahn
    - 1/12 Flugzeug

#### Gesamter alpenquerender Verkehr

- nur Schweiz (Schätzung):
  - o 27 Mio PF
    - (also auch der Binnenverkehr und der Ziel-/Quellverkehr über die Alpen)

- o 7 Mio PF Schiene  
20 Mio PF Strasse

Zukunft  
~ 2020

- o Güterverkehr

- ganzer Alpenrürtel:  
in ca. 30 Jahren Verdoppelung! (*~ 140 Mio To*)
- nur Schweiz:  
mehr als ein Drittel des Zuwachses = *mehr als Verdoppelung*  
(weil Umwegverkehr hauptsächlich vom Brenner zurückfließen wird)

- o Personenverkehr

- ganzer Alpenrürtel:  
ca. 50 % Zuwachs
- nur Schweiz:  
ebenfalls gleiche Zuwachsrate

NEAT

KAPAZITÄTEN / BETRIEBSKONZEPT  
NEAT

---

Transitkapazität Gesamtsystem:

- o Gotthard: 388 Züge  
pro Tag in beiden Richtungen
- o Löttschberg - Simplon: 162 Züge  
(d.h. keine Erhöhung der Gesamtkapazität)

Betriebskonzept Löttschberg:

- o Maximal belasteter Abschnitt:  
Mülönen - Frutigen mit 300 Zügen
  - o Mögliche Aufteilung:  
(Beispiel mit regionalem Personenverkehr auf Strasse)
    - Eurocity, Intercity und Schnellzüge 58
    - Güterzüge (Wagenladungen und unbegleiteter Kombiverkehr) 104
    - Rollende Landstrasse -
    - Autozüge Heustrich - Gampel 132
    - Regionaler Güterverkehr 6
    - Regionaler Personenverkehr -
- 
- TOTAL 300
-

NEAT

AUTOVERLAD LOETSCHBERG

Heute

- Kandersteg - Goppenstein:

o 450 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung

o 550 als Maximalziel für letzte Ausbauetappe

Mit Lötschberg-Basistunnel

- Hauptverlad Heustrich - Gampel/Steg (Raron)

o 400 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung

o d.h. 66 Zugspare pro Tag,

während Hauptverkehrszeit im Viertelstunden-Takt

- Ueberlaufverlad Kandersteg - Goppenstein
  - o 300 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung  
(also reduziert gegenüber heute)
  
- Gesamt:
  - o 700 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung
  - o d.h.: mittel belastete Hauptstrasse;  
Kandertal entlastet!



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

Technik

3003 Bern, 14. März 1990  
I/Ry

Herrn  
Bundesrat Ogi

---

NEAT-Veranstaltung  
in Reichenbach/Kandertal

Beiliegend noch die Stellungnahme zu den neuesten Papieren aus dem Kandertal. Sie geben eine gute Uebersicht über die wichtigsten Anliegen, auf die im Vortrag bzw. in der Diskussion eingegangen werden muss.

*1. April*

NEAT-Kandertal

Ergebnis der Besprechung  
BLS - Planungsregion Kandertal  
vom 6. März 1990 (s. Aktennotiz BLS)

---

Als Fazit wird festgehalten, dass mit einer Unterstützung der Planungsregion gerechnet werden könne unter zwei Bedingungen:

- 1 - Ueberlaufverkehr in Spitzenzeiten ab Heustrich;
- 2 - allfällige Neubauten zwischen Mülönen und Frutigen in den Berg gelegt.

Dazu ist zu sagen:

- 1 - Ein Ueberlaufverlad in Heustrich ist als vorgezogene Massnahme gedacht und politisch als Pfand zu betrachten, das die Region in die Hand bekommen will.

Man kann dafür Verständnis haben. Ein vorgezogener provisorischer Ausbau in Heustrich ist ohne allzu grosse Probleme realisierbar. Er wäre aber nur für Spitzenwochenende verwendbar, da sich bei Vollbetrieb während der Woche auf der Strecke Frutigen - Kandersteg rasch Kapazitätsengpässe ergäben.

Die Forderung ist wohlwollend weiterzuverfolgen.

bisher Shepsür  
BR Stik

- 2 - Solche Neubauten sind mit dem vorliegenden Konzept nicht geplant, weil nicht notwendig.

Sollte in ferner Zukunft mit einem Kapazitätsausbau auf der ganzen Lötschberg - Simplonstrecke ein drittes Gleis zwischen Mülönen und Frutigen notwendig werden, wäre die Verlegung der ~~ganzen~~ <sup>neuen</sup> Gleisanlage in den Berg ernsthaft in Betracht zu ziehen.

dh. heutige Doppelspur bliebe

1-Like  
→ Kü ~ 1500  
vertraulich  
(von Josi)

### Aktennotiz

Ueber die informelle Zusammenkunft mit der Planungsregion  
Kandertal vom 6. März 1990, 16.00 Uhr, im Bahnhofbuffet Spiez

### Teilnehmer

P. Allenbach, Präsident Planungsregion  
Sekretär Grossen

### Vertreter der Gemeinden

Kandersteg: Gemeindepräsident Gaggioli  
Kandergrund: Gemeindeschreiber Stoller  
Frutigen: Obmann Trachsel  
Reichenbach: Gemeinderat Kocher  
Aeschi: Gemeindepräsident von Känel  
Gemeinderat Klopfenstein

### Vertreter der BLS

Josi  
Kilchenmann

### Autoverlad Heustrich

BLS legt dar, dass aus Sicht der Bahnunternehmung ein Autoverlad in Heustrich wirtschaftlich und betrieblich nicht sinnvoll ist. Solange eine best ausgebaute Strasse vorhanden ist, erscheint die Umlagerung des Individualverkehrs von der Strasse auf die Schiene als etwas Widernatürliches. Aus politischen Ueberlegungen bekennt sich jedoch die BLS zum sogenannten Autoverlad Heustrich, wenn folgende Randbedingungen erfüllt sind:

- Bau eines dritten Gleises Heustrich - Mülenen
- Finanzierung der Anlagen durch Dritte
- Tarifarische Massnahmen: Finanzierung durch Dritte
- Klare Verkehrsteilung in Heustrich organisiert und verantwortet durch Polizeiorgane
- Regionalverkehr von Schiene auf Strasse

Der Ueberlaufverlad in Heustrich kann nur in Spitzenzeiten (Samstag, Sonntag, evtl. Freitagnachmittag, spezielle Feiertage, Ferien) in Betrieb genommen werden. Das Grundangebot läuft weiterhin zwischen Kandersteg und Goppenstein.

Der Grundsatz "Ueberlauf Heustrich in Spitzenzeiten" wird allseitig als richtig anerkannt.

In der Folge ergibt sich, dass die tatsächliche und rechtliche Verankerung des Grundsatzes, wonach der Ueberlaufverkehr in Heustrich aufgefangen werden soll, die "conditio sine qua non" ist, um mit der Planungsregion die grundsätzlichen Aspekte einer NEAT zu diskutieren.

Die baldige Inbetriebnahme dieses Ueberlauf-Verlades in Heustrich wird als Vorleistung für eine NEAT Kandertal-Rhonetal bezeichnet.

#### NEAT

Die Geister scheiden sich klar bezüglich der Frage, wo das nördliche Tunnelportal zu liegen kommt. Die Diskussion konzentriert sich bald einmal auf die Frage, was baulich vorgesehen und notwendig ist, falls die Streckenkapazität Mülenen-Frutigen-Tunnelportal/Kandergrund ausgeschöpft wird. Es werden Befürchtungen laut, dass ausserordentlich viel Kulturland für ein drittes evtl. viertes Gleis zwischen Mülenen und dem Nordportal beansprucht werden müsse. Unsererseits wird darauf hingewiesen, dass BLS-interne Ueberlegungen in der Richtung gemacht werden, dass allfällige Neubauten zwischen Mülenen und Frutigen zu einem noch nicht bestimmbareren Zeitpunkt unter Tag (Niesenkette) gelegt werden müssten. Es wird mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen, dass es sich um BLS-eigene Ueberlegungen handelt, welche den Bund in keiner Art verpflichten können.

#### Fazit

Falls

- der Ueberlaufverkehr in Spitzenzeiten ab Heustrich geführt wird
- allfällige Neubauten zwischen Mülenen und Frutigen in den Berg gelegt werden

ist mit einer Unterstützung des Projektes Kandergrund - Rhonetal von seiten der Planungsregion zu rechnen.

Bern, 8. März 1990

Der Direktor



MARTIN JOSI

Direktor der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS und mitbetriebenen Linien

BERN

Herrn  
Dr. F. Mühlemann  
Generalsekretär  
EVED  
Bundeshaus Nord

3003 Bern

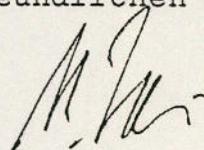
Bern, 8. März 1990

Herr Generalsekretär

In der Beilage sende ich Ihnen die Kopie einer Aktennotiz, welche im Anschluss an eine informelle Zusammenkunft mit der Planungsregion Kandertal vom 6. März 1990 verfasst worden ist.

Ich werde mir erlauben, mit Ihnen am Freitag, 9. März 1990, telefonisch Verbindung aufzunehmen. \*

Mit freundlichen Grüßen



Was hiermit geht, 8.3.90, 1630

NEAT-Kandertal

Fragen Arbeitsgruppe "Pro Frutigland"  
an Vorsteher EVED vom 9. März 1990

---

1. Es gibt Zweifel, ob mit den Engpässen Simplon und Italien allgemein die gewollte NEAT Nord - Süd-Verbindung gewährleistet werden kann. Darf man überhaupt von NEAT sprechen?

Antwort:

Man muss das ganze Transitkonzept des Bundesrates zur Kenntnis nehmen und darin die Tatsache, dass der Hauptentscheid auf der Gotthardachse liegt. Diese hat prioritär den Gütertransit aufzunehmen.

Italien kann man nicht generell als Engpass bezeichnen. Es wird mitmachen müssen, weil es vital daran interessiert ist.

Die Lötschberg - Simplon-Achse mit dem neuen Lötschberg-Basistunnel gehört aber gleichwertig ins Gesamtkonzept bzw. in ein Gesamtsystem, das entscheidend ausgebaut wird und das man als Ganzes mit gutem Recht als "Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)" bezeichnen kann.

2. Wie wird das Kandertal durch die NEAT tangiert und belastet? (Was für Bauten, Anlagen und Verkehrsimmissionen sind zu erwarten: Lärmschutz/Güterverkehr/Reiseverkehr/Geleiseanlagen/Bahnhöfe/Verladeanlagen/Baustellen/Installationen/Deponien)

Antwort:

Generell ist die Antwort rasch gegeben und mit dem Transitkonzept des Bundesrates bekannt:

- Basistunnel ab Kandergrund mit neuer Anschlussstrecke ab Frutigen,
- Autoverlad in Heustrich - mit drittem Gleis Heustrich - Mülenen,
- Maximalbelastung von 300 Zügen pro Tag in beiden Richtungen auf dem Abschnitt Heustrich - Frutigen, der damit nicht ausgebaut werden muss,
- offenes Betriebskonzept je nach künftigem "Zugsmix", dabei sicher maximal 132 Autozüge Heustrich - Wallis,
- Lärmschutzmassnahmen überall dort, wo zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften notwendig.

Eine detaillierte Antwort ist demgegenüber heute noch nicht möglich. Dafür braucht es jetzt die nächste Planungsphase, die eingeleitet ist und bald erste Resultate liefern wird.

3. Wie sieht mit einem Tunnel ab Kandergrund die lokale Bahnversorgung Spiez - Frutigen aus, wie werden die Kurorte der Region an die internationalen Verbindungen angeschlossen sein?

Antwort:

Es wird zu gegebener Zeit das optimale Konzept zu wählen sein, das allen Bedürfnissen Rechnung trägt. Der öffent-

liche Regionalverkehr wird bei Vollausbau kaum noch auf der Bahn bleiben können. Ein gleichwertiger Ersatz auf der Strasse, verbunden mit gewissen Schnellzughalten, ist aber durchaus möglich. Frutigen wird sicher mit Schnellzughalten gut bedient bleiben bzw. sogar Vorteile erhalten.

4. Was geschieht, wenn der Autoverlad in Heustrich nicht verwirklicht werden kann?

Antwort:

Der Autoverlad in Heustrich muss verwirklicht werden können; er gehört zum Konzept. Sonst ist der ganze Ausbau auf der Lötschbergachse gefährdet.

Ausweichen auf den Tunneleingang kommt nicht in Frage.

Arbeitsgruppe  
"Pro Frutigland"  
Postfach 3

3714 Frutigen, 9. März 1990

Islihes → Mi -1500

An den Vorsteher  
des Eidgenössischen Verkehrs-  
und Energiewirtschafts-  
departementes  
Herrn Bundesrat Adolf Ogi

3003 Bern

Fragen der "Pro Frutigland", die anlässlich Ihrer Orientierung  
am 16. März 1990 in Reichenbach gestellt werden

---

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Gestützt auf ihre Bevölkerungsumfrage stellt Ihnen die "Pro Frutigland" entsprechende konkrete Fragen, die vor allem lokale Interessen betreffen. Wir bitten Sie höflich, diese Fragen, welche im Namen der Bevölkerung unserer Täler gestellt werden, möglichst umfassend zu beantworten.

1. Die "Pro Frutigland" steht dem Netzarm der NEAT im Kandertal positiv gegenüber, weil der Ausbau des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich Unterstützung verdient - aber: Die vielen Stellungnahmen zur Bevölkerungsumfrage legten folgenden Mangel deutlich zu Tage: Die NEAT Nord-Süd Verbindung mit den Engpässen Simplon und Italien ist überhaupt nicht gewährleistet.

Frage: Kann bei dieser Sachlage von einer NEAT gesprochen werden? Wird das mit BR Beschluss vom 10. Mai 1989 gesteckte Ziel einer europäischen Verbindung erreicht?

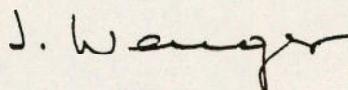
2. Mit einem Tunnel ab Kandergrund wird es nicht möglich sein, das Tal und die Wohnsiedlungen vor der Umweltbelastung der NEAT zu schonen.

Frage: Wie wird das Kandertal durch die NEAT tangiert und belastet? Was für Bauten, Anlagen und Verkehrsimmissionen sind zu erwarten (Lärmschutz/Güterverkehr/Reiseverkehr/Geleiseanlagen/Bahnhöfe/Verladeanlagen/Baustellen/Installationen/Deponien)?

3. Frage: Wie sieht mit einem Tunnel ab Kandergrund die lokale Bahnversorgung Spiez-Frutigen aus (Belastung der Strecke mit 300 Zügen)? Wie kann zudem der internationale touristische Anschluss der Kurorte der Region bei dieser Bahnbelastung sichergestellt werden? Halten in Frutigen die internationalen Züge noch?
  
4. Frage: Was geschieht, wenn der Autoverlad in Heustrich nicht verwirklicht werden kann (z.B. wegen Finanzierung/technischer Machbarkeit/Parlamentsbeschluss)? Wo wird dann ein Tunnel gebaut? Wohin mit dem Autoverlad? Etwa beim Tunneleingang?

Mit grossem Interesse sehen wir der Veranstaltung der Planungsregion in Reichenbach entgegen.

Mit freundlichen Grüssen  
Arbeitsgruppe "Pro Frutigland"  
Der Präsident

  
J. Wenger

## NEAT-Fragen

Nutzen des Projektes für das Kandertal, das Bernbiet und das Wallis?

### Kandertal

Die Basislinie ermöglicht die Verlagerung des grössten Teils des Autoverlads von Kandersteg nach Heustrich. Ohne neue Linie wäre das nur in viel beschränkterem Ausmass (2 - 3 Züge pro Stunde) möglich. Dadurch wird die Strasse durchs Kandertal entlastet.

Auf der neuen Linie verkehren attraktive Eurocity-Züge, die die Gesamtfahrzeit von den grossen Zentren der Nordschweiz ins Wallis wesentlich verkürzen; von Basel nach Brig z.B. auf 1 3/4 Stunden. Es ist anzunehmen, dass der Anteil der Bahn am Fernverkehr ins Oberwallis deshalb trotz der Verbesserung des Autoverlads gesteigert werden kann und so ebenfalls zu einer Entlastung des Strassennetzes beiträgt.

Die durch die Eurocity-Züge Deutschland/Nordostfrankreich - Bern - Italien ermöglichte bessere Einbindung Berns und des Oberlandes ins europäische Verkehrsnetz kommt

~~heute max. 500 Fz/Std  
in Kandertal  
neu: - bis 700 Fz/Std  
in Heustrich  
- max. 500 Fz/Std  
als Überlauf an  
Spitzenlagen in  
Kandertal  
(im Regelfall aber  
nur 1 Zug/Std)~~

auch dem Kandertal zugute. In Frutigen sind zwar keine EC-Halte vorgesehen, doch kann mit guten Anschlüssen in Bern gerechnet werden.

(Einschränkung!)  
(die Stationen keine  
Verbindungen)

Durch den Basistunnel erhält Frutigen neu eine umsteigefreie Verbindung mit dem Mittel- und Unterwallis (Leuk, Siders, Sitten, Martinach, St-Maurice) sowie der Genfersee-Riviera.

#### Kanton Bern

Bern wird an die Eurocity-Achse Deutschland/Nordostfrankreich - Italien angeschlossen. Die Fahrzeit von Bern nach Mailand verkürzt sich auf etwa 2 1/2 Stunden.

#### Kanton Wallis

Das Oberwallis erhält sehr gute Bahnverbindungen nach Bern und über Basel in den Norden Europas (siehe oben).

Die Bahnfahrzeit vom Mittelwallis nach Bern und der übrigen Deutschschweiz wird durch die direkten Züge Sitten - Bern wesentlich verkürzt.

Die Automobilisten des Ober- und  
des Mittelwallis erhalten dank der  
rollenden Strasse eine schnelle und  
risikolose Verbindung mit der  
Deutschschweiz.



## NEAT-Fragen

Die Zweckmässigkeitsprüfung für die NEAT gibt im August 1988 zu bedenken: "Eine Zunahme des Ost - West-Güteraus-tausches kann die alpenquerenden Verkehrsströme mindern und ihr Wachstum abschwächen". Drängt sich angesichts der politischen Umwälzung in Osteuropa nicht eine Neube-urteilung der zu erwartenden Verkehrsströme auf? Wie sehen die Szenarien in Anbetracht der neuen Situation aus?

Der alpenquerende Verkehr wird vor-wiegend durch die Beziehungen Ita-liens mit seinen EG-Partnern ge-prägt. Das künftige Verkehrsvolumen hängt von der Entwicklung der ita-lienischen Volkswirtschaft ab. Die-se wird durch eine Stärkung der osteuropäischen Länder nicht ge-bremst. Im Gegenteil: Es entstehen neue, zusätzliche Verkehrsströme zwischen Italien und Osteuropa, die grösstenteils ebenfalls durch die Alpen führen.

Dadurch werden primär die österrei-chischen Uebergänge stärker bela-stet. Rund die Hälfte des dort ge-messenen Verkehrs könnte, von der Gesamtdistanz zwischen Ziel und Quelle her betrachtet, genausogut durch die Schweiz rollen. Ein star-ker Druck auf die österreichischen Uebergänge durch Verkehr aus Ost-

europa wird deshalb ohne Zweifel zu einer grösseren Belastung der schweizerischen Transitachsen führen.

→ Verdrängungswirkung  
Osteuropa → Schweiz

Die Verfasser der NEAT-Zweckmässigkeitsprüfung haben auf Anfrage hin mitgeteilt, dass sie die zitierte Aussage in Anbetracht der wirtschaftspolitischen Umwälzungen in Osteuropa nicht mehr länger vertreten können.

## NEAT-Fragen

Welche Transportbedürfnisse soll die NEAT am Gotthard und der Lötschberg-Basistunnel befriedigen?  
Inwiefern widerspiegeln sich diese unterschiedlichen Prioritäten der Verkehrsteile Personenverkehr, Güterverkehr und Autoverlad in der täglichen Anzahl Züge durch die Tunnel?

Der Gotthard-Basistunnel wird in viel stärkerem Masse dem Transitgüterverkehr dienen als der Lötschberg-Basistunnel, wo rund die  Hälfte der Kapazität für die nationale rollende Strasse Heustrich - Gampel und für die Schnellzüge Bern - Sitten reserviert sind.

Das Fernschnellzugs-Angebot Basel - und weiterher - Italien wird auf beiden Achsen ungefähr gleichwertig sein. Am Gotthard kommen allerdings die EC/IC-Züge von Zürich hinzu.

Auf beiden Achsen wird die Bergstrecke weiterhin durch Schnellzüge im Stundentakt bedient.

Nach Abzug der Autozüge werden bei Vollausslastung beider Achsen zwischen Spiez und Frutigen bis zu 168 und zwischen Erstfeld und Biasca bis zu 550 Züge pro Tag verkehren können (beide Richtungen zusammen).

## NEAT-Fragen

Strassenverkehrsprognose?

Als Rawil-Ersatz soll der Autoverlad durch den Lötschberg grundsätzlich jene Kapazität aufweisen, die die Rawilstrasse gehabt hätte.

*aber von Autobahn  
und zu  
Autobahn*

Für eine zweispurige Bergstrasse liegt die Leistungsfähigkeit zwischen 700 und 900 Personenwagen-Einheiten (PWE) pro Stunde und Richtung, sofern die Witterungsverhältnisse nicht allzu ungünstig sind und der Lastwagen-Anteil nicht gross ist.

Die Kapazität des Autoverlads wird auf 700 PWE pro Stunde und Richtung festgelegt.

~~aber nur in Neuschick  
(die übrigen Anlagen in  
Kandersteg + Goppenstein  
bleiben als Reserve und  
für Lokalverkehr)~~

Ueber die künftige Entwicklung des nicht alpenquerenden Verkehrs ins Kien-, Kander- und Engstligental bestehen unseres Wissens keine Prognosen.

~~700 + 550  
= 1250 Max.~~



## NEAT-Fragen

Inwieweit fördert die EG den Transitverkehr auf der Schiene mit dem Bau von Umlade-Terminals und anderen Infrastrukturmassnahmen?

Wird der Bundesrat mit Umlade-Terminals an der Grenze den Transitverkehr abfangen, falls die EG keine solchen Infrastrukturen bereitstellt?

Die EG kann aufgrund ihres Reglementes 1107/70, geändert am 27. April 1989, den kombinierten Verkehr durch Beihilfen an

- o Investitionen in die Infrastruktur,
  - o die Betriebskosten,
- fördern.

In Europa sind in den letzten Jahren laufend bestehende Terminals ausgebaut und neue erstellt worden. Die Träger sind Bahnen, Hucklepackgesellschaften, Regionen, Spediteure und andere Private.

Für die Schweiz von Interesse sind die Terminals in:

- BRD
- o Freiburg im Breisgau,
  - o (Basel),
  - o Singen/Rielasingen,
  - o Wolfurt (Vorarlberger Rheintal),
- CH
- o Birrfeld (Aargau, Betriebs!)

o Lugano Vedeggio,

o Busto Arsizio, *Italien*

o Novara Oleggio (im Bau),

o Segrate bei Mailand (projektiert),

o Lacchiarella bei Mailand (projektiert),

o Mailand Rho,

o Mailand Rogoredo,

o Turin Orbassano.

*Italien*

*CH-*

Aufgrund der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge kann der Bund an den Bau und Betrieb von Terminals sowohl in der Schweiz als auch im grenznahen Ausland Beiträge gewähren.

## NEAT-Fragen

Verbot von mehr Transitverkehr?

Die Zunahme des Alpentransits ist eine Folge der Entwicklung der italienischen Wirtschaft und der Beziehungen Italiens mit seinen nördlichen EG-Partnern.

Diese Entwicklung kann die Schweiz nicht beeinflussen.

Wenn wir kein Transit-Angebot auf der Schiene bereitstellen, so kommt der Verkehr auf der Strasse. Mit ihm kommt der Druck, 40 Tonnen schwere Laster zuzulassen. Ohne genügende Kapazität auf der Schiene können wir keine umweltfreundliche Alternative zum geforderten 40 Tonnen-Strassenkorridor bieten.

Es besteht dann die Gefahr, dass die Transitrouten durch den Grossen St. Bernhard, den Gotthard und den San Bernardino zu Lastwagen-Transversalen werden, wie etwa der Brenner, wo jährlich 16 Mio t Transitgüter auf der Strasse befördert werden. Auf den drei erwähnten schweizerischen Achsen sind es heute zusammen knapp 2 Mio t.

## NEAT-Fragen

Verkehrspolitisches Credo des Bundesrates?

Die Schweiz kann und will den für Italien lebensnotwendigen Verkehr mit Nordeuropa weder behindern noch unterbinden.

Dieser Verkehr soll jedoch so umweltfreundlich wie möglich abgewickelt werden, d.h. auf der Schiene.

Da in Italien über 90 Prozent des Güterverkehrs auf der Strasse abgewickelt wird, wird der kombinierte Verkehr im Alpentransit eine ausschlaggebende Rolle spielen. Dazu gehört in erster Linie der Transport von Containern und Sattelaufliegern, aber auch derjenige ganzer Lastzüge.

Dafür sind sowohl die Kapazität als auch das Tunnelprofil unserer Alpenbahnen ungenügend. Es müssen deshalb neue Linien gebaut werden.

Diese neuen Linien sind so zu trassieren, dass die im Norden und im Süden unseres Landes entstehenden Schnellfahrnetze möglichst ohne Standard-Einbusse kurzgeschlossen werden können.

Dadurch werden auch im Reiseverkehr attraktive Verbindungen möglich, die zu einer Verkehrsverlagerung vom Auto und vom Flugzeug auf die Bahn führen werden.



## NEAT-Fragen

Im alpenquerenden Verkehr scheinen Leerfahrten und unnötige bzw. sinnwidrige Transporte einen beträchtlichen Teil auszumachen.

- Welche Möglichkeiten hat der Bundesrat, um europaweit unnötige Transporte zu verhindern? Wie müsste eine entsprechende Preispolitik aussehen?
- Wie gross ist der Anteil sinnloser Transporte im Alpen-transit?
- Kann eine Verminderung der unnötigen Transporte den Bedarf nach neuen Eisenbahn-Alpentransversalen hinaus-schieben?

Der grosse Leerfahrten-Anteil am Transitverkehr auf Schweizer Strassen ist auf die schweizerischen Gewichtsbeschränkungen zurückzuführen. 40 Tonnen schwere Lastzüge fahren um die Schweiz herum, leere Camions fahren durch die Schweiz hindurch.

CEMT  
Reinhold

In einer freien Marktwirtschaft kann jeder diejenigen Waren befördern lassen, die er will. Eine andere Regelung würde gegen die Handels- und Gewerbefreiheit verstossen.

Die Definition "unnötige" Transporte ist nicht möglich. Ist der Transport von Adelbodner Mineralwasser nach Thun "nötig" oder "sinnwidrig"? Die Quelle von Weissenburg z.B. liegt 15 km näher von Thun.

aber stillgelegt...

eher Beispiel  
"Adelbodner nach Bern" oder  
"Valser nach Bern" ...

Europaweit ist darauf hinzuwirken, dass der Verkehr seine vollen Kosten (auch die Umweltkosten) deckt.

Auch wenn die Transportkosten steigen werden, wird ihr Anteil an den gesamten Produktionskosten in den meisten Fällen sehr gering bleiben. Transportiert würde deshalb wahrscheinlich nicht weniger, hingegen würde die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene gefördert.

## NEAT-Fragen

Vierschienengleis?

Es handelt sich um eine "superprovisorische Notlösung", die erlauben würde, auf der Lötschberg - Simplon-Achse ein beschränktes Angebot für die Rollende Landstrasse mit 40 Tonnen und 4 Meter Eckhöhe anzubieten.

Es wird nur realisiert, wenn Europa mitmacht.

Es würde abgelöst mit dem Lötschberg-Basistunnel.





## NEAT-Fragen

Nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens über die NEAT hat der Bundesrat entschieden, dass die eigentliche NEAT auf der Gotthardachse gebaut wird. Weiter ist bekannt, dass Ausbautvorhaben auch am Brenner und Mont-Cenis bestehen. Welche Aufgaben würde unter diesen Voraussetzungen ein Lötschberg-Basistunnel übernehmen?

Der Lötschberg-Basistunnel dient zur einen Hälfte der qualitativen Verbesserung des Angebots im Reise- und im Güterverkehr:

- o Verkürzung der Fahrzeit Bern - Brig - Italien um rund eine halbe Stunde;
- o direkte Züge Bern - Frutigen - Leuk - Siders - Sitten ohne Umweg über Brig;
- o längere und schwerere Güterzüge Basel - Wallis und - Italien, da Steilrampen Frutigen - Kandersteg und Goppenstein - Brig wegfallen;
- o keine Profilprobleme mehr im Huckepackverkehr.

Zur andern Hälfte dient er dem Autotransport und ersetzt so die nicht gebaute Rawil-Strassenverbindung; er ermöglicht eine bessere Einbindung des Oberwallis ins Nationalstrassennetz. Gegenüber der

heutigen Lösung garantiert er einen raschen Transport aller Reise cars und Lastwagen. Dank dem Verlade Standort Heustrich entlastet er die Strasse Heustrich - Kandersteg.

## NEAT-Fragen

Das grosse Nadelöhr auf der Lötschberg - Simplon-Achse ist die Südrampe des Simplons. Sind dort kapazitätssteigernde Massnahmen geplant? Wenn ja, welche? Wenn nicht, würde das nicht die Notwendigkeit eines Lötschberg-Basistunnels in Frage stellen?

Es ist richtig, dass der Abschnitt Iselle - Domodossola die geringste Kapazität der ganzen Achse aufweist. Glücklicherweise ist dort auch die Verkehrsnachfrage am kleinsten. Die Strecken Bern - Brig, Lausanne - Brig und Domodossola - Mailand werden stark durch Binnenverkehr belastet.

Demgegenüber kann zwischen Iselle und Domodossola die volle Kapazität (220 Züge/Tag) vom Transitverkehr genutzt werden (die lokalen Bedürfnisse von Varzo und Iselle können auf der Strasse bzw. durch die Autozüge Brig - Iselle befriedigt werden).

Am Simplon kommen in den Modellrechnungen 42 Züge von Lausanne, 132 Züge vom Lötschberg-Basistunnel und 30 Züge von der Bergstrecke (je in beiden Richtungen zusammen).

Es ist unbestritten, dass man die 162 Züge am Lötschberg allesamt über den Berg führen könnte, die in der Antwort zur vorangegangenen Frage erwähnten qualitativen Verbesserungen wären dann allerdings nicht möglich.

Desgleichen müssten die Autozüge im wesentlichen auf den Abschnitt Kandersteg - Goppenstein beschränkt bleiben; ein "Ueberlaufverlad" in Heustrich wäre im Ausmass von 30 - 40 Abfahrten pro Tag möglich.

## NEAT-Fragen

Aus welchen Gründen befürwortet der Bundesrat eine Tunnelvariante Kandergrund - Wallis?

Welche Gründe sprechen gegen eine Tunnelvariante Heustrich/Mülenen - Wallis?

Ist der Bundesrat bereit, andere Varianten als den Kurztunnel Kandergrund - Wallis zu prüfen und mit diesem zu vergleichen?

Wo ist das Südportal geplant?

Ein kürzerer Tunnel ist schneller gebaut als ein langer. Die Baurisiken und die finanziellen Risiken sind bei vergleichbarer Geologie kleiner. Die vorgeschlagene Lösung ermöglicht es, Frutigen zu bedienen und gleichzeitig den Basistunnel zu benutzen. Es ist vorgesehen, dass die Schnellzüge Bern - Sitten in Frutigen und Leuk anhalten.

Der Standort des Südportales und der dortigen Verladeanlage muss so gewählt werden, dass

- o die Tunnellänge minimiert wird,
- o das Mittelwallis gut bedient werden kann,
- o das Oberwallis gut bedient werden kann,
- o die Umweltverträglichkeit gewährleistet ist.

In Frage kommen Standorte in den  
Gemeinden

- o Gampel,
- o Steg VS,
- o Raron.

Lösungen, die gegenüber diesem Kon-  
zept mit Mehrkosten verbunden sind,  
müssen aus finanziellen Gründen ab-  
gelehnt werden.

Zudem: auf heutige Strecke  
Neustich-Furtigen keine Anbauten  
notig, außer Verbindungsgleis bis  
Mülener für Antriebslad.

Evtl. Zusatzläufe durch weitere  
Zugfrequenzen wird mit Hauptlinien  
- am Rollmaterial  
- baulich am Gleis  
auf zulässiges Mass reduziert. (UVP!)

## NEAT-Fragen

Welche Auswirkungen hat ein kurzer bzw. ein langer Tunnel gesamtschweizerisch gesehen auf den Personenverkehr?

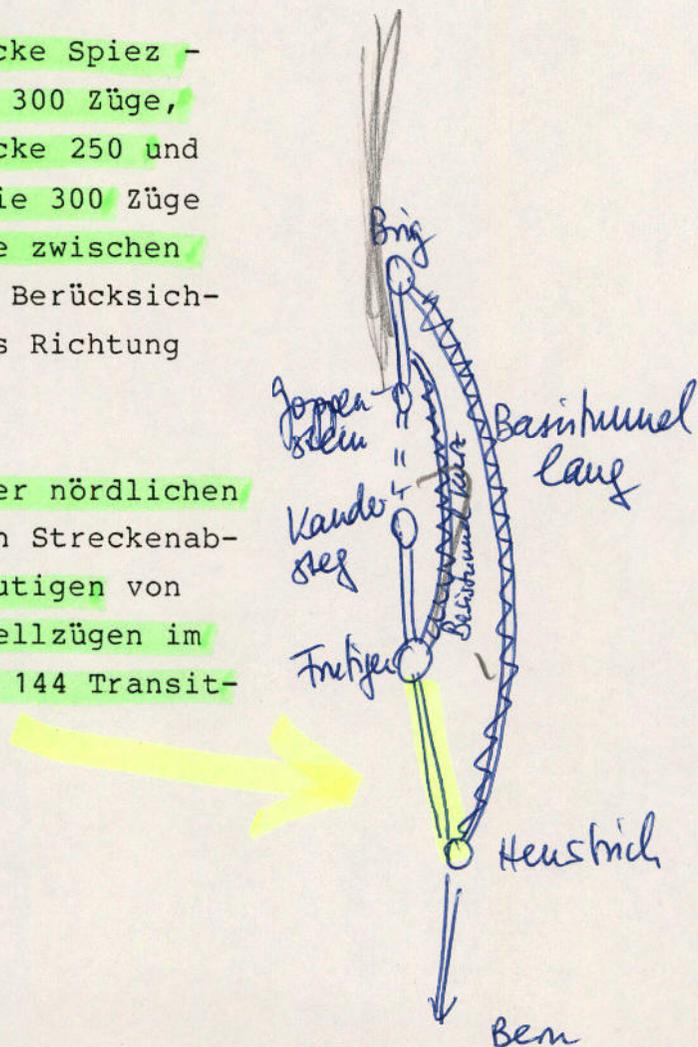
Wie sind die Auswirkungen auf den Schnellzugsverkehr in unserer Region?

Welche Auswirkungen hat ein Basistunnel mit Autoverlad auf den Regionalverkehr zwischen Bern - Thun, Thun - Spiez, Spiez - Frutigen, Frutigen - Kandersteg, Goppenstein - Brig?

Auf der Zufahrtsstrecke Bern - Spiez stehen dem alpenquerenden Verkehr höchstens 168 Fahrplantrasen zur Verfügung (unter Berücksichtigung des Regionalverkehrs und der Züge nach Interlaken).

Die Kapazität der Strecke Spiez - Frutigen beträgt knapp 300 Züge, diejenige der Bergstrecke 250 und diejenige der Basislinie 300 Züge bis Gampel und 148 Züge zwischen Gampel und Brig (unter Berücksichtigung des Verkehrs aus Richtung Lausanne).

Ein Tunnel direkt ab der nördlichen Verladeanlage würde den Streckenabschnitt Heustrich - Frutigen von 132 Autozügen, 24 Schnellzügen im Verkehr mit Sitten und 144 Transitzügen entlasten.



Zwischen Spiez und Frutigen würden dann noch die Schnellzüge der Bergstrecke und die Regionalzüge verkehren.

Der Regionalverkehr Bern - Thun wird in allen Varianten mit 80 Zügen pro Tag (beide Richtungen zusammen) angenommen.

Der Regionalverkehr Frutigen - Kandersteg wird heute auf der Strasse abgewickelt. Die Kapazität würde in allen Varianten genügen, um ihn auf die Schiene zu verlegen.

Der Regionalverkehr Spiez - Frutigen muss demgegenüber in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Lösung bei Vollauslastung des Systems auf die Strasse verlegt werden.

*Engpass für S-Bahn-Pläne?*

Kurzer Tunnel

langer Tunnel

Regional-  
verkehr  
Spiez - Kandersteg

Strasse

Schiene

Autobus

Schiene

Schiene

Schnellzüge

alle, ausser  
wenige für Berg

nur die für Italien,  
einige für Wallis  
(Rest über Berg)

## NEAT-Fragen

Lötschberg-Bergstrecke: Doppelspur Fehlentscheid?

Die doppelspurige Bergstrecke ist im Transitkonzept des Bundesrates voll gerechtfertigt durch

- die langfristigen Kapazitätsbedürfnisse (wenn später weitere Etappen auf den Zufahrtsstrecken ausgebaut würden) und
- die Flexibilität des Gesamtsystems.

Die Lötschberg-Doppelspur ist zwar ursprünglich unter anderen Voraussetzungen beschlossen worden. Es kann aber keinesfalls nachträglich von einem Fehlentscheid gesprochen werden.



## NEAT-Fragen

Es ist beschlossen, den heutigen Autoverlad Kandersteg - Goppenstein auf eine Kapazität von 550 Fzge/h auszubauen. Die Planungen zum Lötschberg-Basistunnel gehen von einer maximalen Verladekapazität von 700 Fzgn/h aus, wovon 400 Fzge/h in Heustrich verladen werden könnten. Ist der Bundesrat bereit, den Verlad insgesamt auf 700 Fzge/h zu beschränken und deshalb die Verladekapazität in Kandersteg zu verringern (von 550 auf 300 Fzge/h)?

Der Autotransport wird durch die BLS durchgeführt. Die Definition des Angebotes ist hauptsächlich Sache dieser Gesellschaft, in Absprache mit den Kantonen Bern und Wallis.

Mit dem Bau des Lötschberg-Basistunnels soll dem Wallis ein vollwertiger Ersatz für die nicht realisierte Rawilstrasse geboten werden. Der Bund sieht keinen Anlass, von der BLS darüber hinausgehende Beförderungsleistungen zu verlangen.

*Frage baut auf  
Minventanduin auf!*

*weint: - 400 Heustrich-Gampel  
(= Rawilesatz)  
- heutige Anlagen  
in Kandersteg-Goppen-  
stein bleibe  
(550 /std)  
~ 300*

## NEAT-Fragen

Der BLS-Bericht prognostiziert für den Lötschberg-Basistunnel eine Steigerung der transportierten Fahrzeuge von heute 1,1 auf 2 Mio Fahrzeuge pro Jahr.

- Steht eine Steigerung der Attraktivität des Autoverkehrs durch einen hoch entwickelten Autoverlad nicht im Widerspruch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs? Ist das mit der Prioritätensetzung 1. Personen, 2. Güter, 3. Autoverlad vereinbar?
- Kann durch dieses Verkehrsaufkommen die Luftreinhalteverordnung eingehalten werden? Die Grenzwerte in der Region Gampel werden z.T. bereits heute überschritten.

Der Autoverlad durch den Lötschberg-Basistunnel bildet den Ersatz für die Rawilstrasse. Der Strassenbau ist kaum als Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu betrachten. Das gilt grundsätzlich auch für die rollende Strasse. Sie ist jedoch wesentlich umweltfreundlicher als eine Strassenverbindung.

Die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung bildet eine Bedingung für den Bau der Auto-Verladeanlagen. Die Dörfer Gampel und Steg werden durch die Basislinie entlastet, da sich nicht mehr der ganze Strassenverkehr durch sie hindurch zwängen muss.

Nach Auskunft der Koordinations-  
stelle für Umweltschutz des Kantons  
Wallis sind die Grenzwerte für  
Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid  
und Kohlenmonoxid im Raum Gampel  
nie überschritten worden (Messungen  
Steg VS und Turtmann).

## NEAT-Fragen

Wo sind Stauräume für den Autoverlad vorgesehen? Können in den Stauräumen die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und die Lärmgrenzwerte eingehalten werden?

Die Stauräume werden in möglichst dünn besiedeltes Gebiet zu liegen kommen. Die genauen Standorte werden aufgrund von Umweltverträglichkeitsprüfungen optimiert werden.

## NEAT-Fragen

In den Beschluss der eidg. Räte über den Rawilverzicht wurde die Bestimmung aufgenommen, ein Rawilersatz müsse von Autobahn zu Autobahn erfolgen. Welche strassenbaulichen Massnahmen im Bereich der Autoverlads-Zufahrtstrecken sind demnach zu erwarten, um dieser Bestimmung und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 2 Mio Fzgn/Jahr gerecht zu werden (im Kandertal, zwischen Spiez und Heustrich, auf der N6)?

Bieten sich neben Heustrich auch andere Standorte für einen Autoverlad an (nördlich von Heustrich, ev. direkt an der bestehenden Autobahn)?

Der Lötschberg-Basistunnel hat eine doppelte Funktion:

- Er ergänzt die Gotthardachse in seiner Transitaufgabe und schafft auch bessere Verbindungen von und nach dem Wallis.
- Mit dem Autoverlad dient er als Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz gestrichene Rawil-Verbindung.

Damit er diese Funktion optimal erfüllen kann, müssen die Verladeanlagen möglichst nahe an den Nationalstrassen N6 und N9 liegen.

Der Standort Heustrich ist optimal.

Er liegt einige Kilometer oberhalb  
Spiez und somit in der Nähe der  
Autobahn.

Er ist direkt an der Umfahrungs-  
strasse Emdthal gelegen, so dass  
sich teure Strassenzufahrten zum  
Autoverlad erübrigen.

Andere Standorte stehen nicht zur  
Diskussion.

## NEAT-Fragen

Ist der Bundesrat bereit, den Teil-Autoverlad in Heustrich sofort zu realisieren, vor allen andern NEAT/Huckepack relevanten Ausbauten, sozusagen als sichtbarer Beweis des Bundes, das Kandertal nicht noch mehr im "Rawil"-Durchgangsverkehr ersticken zu lassen?

Der Autotransport durch den Lötschberg ist nicht primär Sache des Bundes, sondern der BLS. Der Bund würde ein Gesuch der BLS um entsprechende Bundesbeiträge wohlwollend prüfen.

*es wurde einmal  
eines in Aussicht  
gestellt, fehlt aber  
noch*

Die Abwicklung des Transitverkehrs (168 Züge pro Tag) darf durch den Autoverlad allerdings nicht behindert werden. Die nach Abzug dieses Verkehrs verbleibenden Zugtrassen (82 Züge, beide Richtungen zusammen) könnten gemäss den Bedürfnissen auf Autozüge, Regionalzüge und Züge des Baustellenverkehrs verteilt werden.

Nach Auffassung der BLS dürfte nur vom Ueberlaufverlad an Wochenenden gesprochen werden, weil nur an Wochenenden ein Verkehrsaufkommen besteht, das das Zumutbare gegebenenfalls überschreitet.

Dieser Teil-Autoverlad könnte nur kleinere Fahrzeuge umfassen, wie sie heute in Kandersteg unter den Wagendächern verladen werden können (im Gegensatz zu NEAT, wo ein Grundangebot für alle Fahrzeuge, die auf Nationalstrassen zugelassen sind, in einem 20-Minuten- oder Viertelstunden-Takt vorgesehen ist).

Um einen Teilautoverlad an Wochenenden anzubieten, müssen 3 neue Zugskompositionen mit Loks beschafft werden (BLS hat 8, davon bleiben 6 im Scheitelverlad und 5 für den Ueberlaufverlad).

(Fahrzeit Heustrich - Goppenstein ca. 35 Min; Verlad und Entlad in Heustrich und Goppenstein je 15 Min).

*Handwritten note:*  
Hans  
des Beldu

Somit Umlaufzeit  $35 + 15 + 35 + 15 = 100$  Minuten.

Bei 20-Minutentakt sind somit  $100/20 = 5$  Kompositionen nötig.

Leistungsfähigkeit eines Ueberlaufverlades ca. 200 - 220 Fahrzeuge (3 Züge pro Stunde à 70 - 75 Fahrzeuge).

Vom Wallis sind auch schon Stimmen laut geworden, man solle einen Ueberlaufverlad Kandersteg - Brig zur Entlastung der Talstrasse machen.

Ein Treibstoffbeitrag für einen Ueberlaufverlad bedarf der Aenderung der Treibstoffzollverordnung (wurde seinerzeit vom Bundesrat nicht bewilligt).

Transportstrecke Heustrich - Goppenstein 44 km gegenüber 17 km Kandersteg - Goppenstein.

Wegen der profilmässigen Einschränkung des Verlades kann der Ueberlaufverlad Heustrich nicht als Rawilersatz gelten.

NEAT würde "H + K" vorsehen, d.h. Verladestationen in Heustrich und Kandersteg, was für die Kandertaler von der Benützung her Vorteile bringt.

## NEAT-Fragen

Mehrbelastung auf dem Buckel Kandertal mit Autoverlad  
Heustrich - Goppenstein zugunsten des Wallis?

Fairerweise muss man von ungefähr 100 Zügen zusätzlich für den Autoverlad (gegenüber der Vollbelastung der doppelspurigen Lötschberg-Bergstrecke) sprechen.

Dem steht aber eine Entlastung von Transitverkehr auf der Strasse gegenüber.

Im übrigen geht es nicht um eine Rechnungsfrage, sondern um eine staatspolitische Frage. Gegen Mehrverkehr und die Uebernahme von Aufgaben im Gesamtinteresse kann sich eine Region nicht grundsätzlich zur Wehr setzen.

## NEAT-Fragen

Verladepreis ab Heustrich?

Die Autobeförderungspreise werden aufgrund der zur Zeit der Inbetriebnahme der neuen Linie gültigen Rechtsgrundlagen festgelegt werden.

Grundsätzlich soll das Beförderungsentgelt den Kosten entsprechen, die den Automobilisten bei der Fahrt von Spiez durch den Rawil ins Wallis erwachsen wären. Das wären heute etwa 20 Franken pro PW.

## NEAT-Fragen

Autoverlad im Winter bei grosser Kälte auf offener  
Strecke?

Man kann Probleme auch erfinden.

Auf der etwa gleich langen Strecke  
Goppenstein - Brig ist auch noch  
niemand erfroren.



## NEAT-Fragen

Ist ein Ausbau der Zufahrtsstrecken zwischen Thun - Spiez und Spiez - Frutigen notwendig?

Nein. Es ist bloss vorgesehen, die Autoverladeanlage in Heustrich durch ein drittes Gleis mit der Bahnstation Mülenen zu verbinden.

Bei voller Auslastung der Transversale müssen die Stationen Heustrich-Emdthal, Mülenen, Reichenbach und Wengi allerdings vorwiegend per Bus bedient werden. Zu bestimmten Tages- bzw. Jahreszeiten sind auch Halte der die Bergstrecke bedienenden Schnellzüge denkbar.

Für Gwatt und Einigen müssten dann ähnliche Lösungen ins Auge gefasst werden, wenn das Schnellzug-Angebot im Verkehr mit Interlaken stark ausgeweitet würde.

*Regionalverkehr  
müsste auf die Straße*

## NEAT-Fragen

Kann der Bundesrat darüber Auskunft geben, ob im Falle eines **Basistunnels südlich von Frutigen**, = *Kurstunnel*

- a) ein **drittes Gleis** zwischen Autoverladestation und Bahnhof Frutigen notwendig wird?
- b) die heutige **Doppelspurlinienführung unverändert** beibehalten wird inkl. Bahnhof Frutigen oder ob neue Linienführungen und **Begradigungen** notwendig werden?
- c) **Schnellzüge und internationale Personenzüge in Frutigen noch Halt** machen werden?
- d) der gesamthafte **Mehrverbrauch an Land** zwischen Heustrich und Tunnelleingang Kandergrund beziffert werden kann gegenüber der Vernehmlassungsvariante (Langtunnel)?

- a) Für die schlanke Ausfahrt aus dem Verladebahnhof ist ein **drittes Gleis bis Mülenen** notwendig. Südlich davon genügt die heutige Strecke.

Bei **Vollauslastung** des Systems werden die Stationen Heustrich-Emdthal, Mülenen, Reichenbach und Wengi durch **Autobusse** bzw. durch **vereinzelte Schnellzugshalte** bedient.

- b) Es ist **vorgesehen, die heutige Doppelspurlinienführung unverändert beizubehalten**. Die **Basislinie** wird von Süden her neu in den Bahnhof Frutigen eingeführt.

c) Die Bedienung von Frutigen durch Schnellzüge wird im heutigen Rahmen beibehalten:

- stündlich ein Schnellzug Basel oder Zürich - Bern - Thun - Spiez - Frutigen - Kandersteg - Goppenstein - Brig.

Diese Züge, bestehend aus zwei zusammengekoppelten Flügelzügen, werden in Frutigen getrennt. Ein Teil davon fährt von dort weiter nach

- Basistunnel - Leuk - Siders - Sitten - Martinach.

Dadurch wird Frutigen nicht nur mit dem Oberwallis, sondern auch umsteigefrei und auf kürzestem Weg mit dem Mittel- und Unterwallis verbunden.

d) Im Prinzip wird nur zwischen Frutigen und Tunneleingang zusätzliches Land benötigt. Der Bahnhof Frutigen wird vergrößert, wobei das meiste Land bereits in BLS-Besitz ist. Die Strecke von Frutigen bis zum Tunnelportal ist ca. 4 km lang, wobei evtl. ca. 1 km im Tunnel verläuft. Wenn wir annehmen, dass der von der Bahn beanspruchte Terrainstreifen ca. 18 m beträgt, so wird eine Landfläche von  $3000 \times 18 = 54000 \text{ m}^2$ , also etwa 6 ha, gebraucht.



## NEAT-Fragen

Beiträge aus Treibstoffzoll-Einnahmen?

Im Umfange des Autoverlade-Anteils werden Investitionsbeiträge aus Treibstoffzoll-Mitteln in Form von verzinslichen Darlehen gewährt. Das betrifft den hälftigen Anteil der Strecke von Frutigen bis zum Anschluss an die Rhonetallinie sowie die Gesamtkosten der Verladeanlagen inkl. deren Anschluss ans bestehende Netz (z.B. 3. Gleis bis Mülönen).

Die jährlich anfallenden Defizite aus dem Autoverlad (voraussichtlich im Ausmass der Zinsen und Abschreibungen für die oben erwähnte Infrastruktur) werden durch Betriebsbeiträge aus Treibstoffzollmitteln gedeckt.

(Botschaft Seite 91)

## NEAT-Fragen

Landerwerbs-Prozedur?

Wann welche Instrumente eingesetzt werden, ist offen.

Als Instrumente stehen zur Verfügung:

- freihändiger Erwerb,
- Güterzusammenlegung,
- Enteignung.



## NEAT-Fragen

Die geplanten Bauten am Gotthard und am Lötschberg sollen mithelfen, die belastete Umwelt zu schonen. In eine Gesamtbetrachtung muss auch der Energiebedarf für den Bau und den Betrieb des neuen Tunnels einbezogen werden. Dieser muss in einer Gesamtenergiebilanz mit dem Energieverbrauch der Bergstrecke und anderen Alpenübergängen verglichen werden. Innerhalb welcher Frist lässt sich der Lötschberg-Basistunnel vom Energieaufwand her amortisieren?

Das ist keine sinnvolle Fragestellung. Die Energiebilanz ist nicht ein entscheidender Punkt in der Begründung des Lötschberg-Basistunnels.

## NEAT-Fragen

Was würde mit dem Ausbruch geschehen? Kann er weiterverwendet werden? Wo würde er allenfalls gelagert?

Der Ausbruch wird soweit möglich verwendet, abhängig von

- Gesteinsqualität und
- Ausbruchsart.

Soweit ein Abtransport über grössere Distanz nötig ist, wird er auf der Schiene erfolgen.

Transportkonzept und Deponien unterliegen der UVP.

## NEAT-Fragen

Mit welchen Umweltbelastungen müsste während der Bauphase bei den Portalen, den Zufahrtsstrecken und in Kandersteg (Schacht) gerechnet werden? Mit welcher Bauzeit rechnet man?

(Aussage für den Lötschberg-Basis-tunnel)

Mit was genau zu rechnen ist, wird die Detailplanung zeigen.

Sicher werden alle gesetzlichen Vorschriften eingehalten. Das Gesetz schützt vor unzumutbaren Immissionen.

Es wäre falsch, die Probleme der Bauphase überzubewerten. Die Verhältnisse werden ähnlich sein, wie schon bei vielen Tunnelbauten in der Schweiz. Der Unterschied wird in der Zeitdauer liegen.

## NEAT-Fragen

Besteht ein Sicherheitskonzept für den Gütertransport (Chemieunfälle)?

In der heutigen Gesellschaft ist der Transport gefährlicher Güter unumgänglich.

Die Eisenbahn bietet eine relativ hohe Sicherheit. Trotzdem ist alles zu tun, um die Risiken möglichst zu beherrschen.

Dafür gibt es seit langem spezifische Massnahmen.

In absehbarer Zeit (ca. anfangs 1991) soll die sog. "Störfallverordnung" wirksam werden. Sie gibt eine Gesamtkonzeption vor, die alle Verantwortlichen, auch die Bahnen, zu einem systematischen Ausbau ihrer Sicherheitsmassnahmen zwingen wird.

## NEAT-Fragen

Lärmauswirkungen/Nachtlärm?

Die Anzahl alpenquerender Schnell- und Güterzüge wird durch die Kapazität der Aaretalstrecke auf 168 begrenzt. Das gilt sowohl mit als auch ohne Basistunnel.

Der Mehrverkehr resultiert einzig aus den Autozügen. Diese verkehren vorwiegend tagsüber.

## NEAT-Fragen

Gemmileitung?

Wenn man "Gemmileitung" sagt, meint man eine Bahn-Energieverbindung Rhonetal - Mittelland, die gleichzeitig der notwendigen Versorgung der Löttschbergachse wie einem zuverlässigen Versorgungsnetz für das ganze Bahnsystem dient.

Welche Lösung gewählt werden kann, hängt von den politischen Entscheidungen über den Transitverkehr ab.

## NEAT-Fragen

Verkabelung Wimmis - Kandersteg?

Ein Baubewilligungsverfahren über eine Freileitung steht beim BAV als erster Instanz kurz vor dem Abschluss - nachdem ein generelles Projekt bereits genehmigt ist.

Forderungen nach Verkabelung einzelner Abschnitte wurden während des laufenden Verfahrens erhoben. Die Entscheidung darüber liegt jetzt beim BAV.

## NEAT-Fragen

Energieversorgung?

Der Energiebedarf zur Sicherstellung des Transitkonzeptes des Bundesrates beläuft sich auf ungefähr

2 % Zunahme im Vergleich zum gesamten heutigen Stromverbrauch

25 % Zunahme im Vergleich zum heutigen Bahnstromverbrauch

Die Bereitstellung dieser zusätzlichen Energie wird dann kein Problem sein, wenn auch die künftige gesamte Stromversorgung nicht zum Problem wird. Aus heutiger Sicht ist sie gewährleistet.

Es ist auch die Gesamtenergiebilanz zu betrachten. Dem Mehrverbrauch an elektrischer Energie steht Minderverbrauch an fossilen Treibstoffen gegenüber.

## NEAT-Fragen

UVP?

Die Umweltverträglichkeit muss

- in der Konzeptphase  
die umweltverträglichste Problemlösung suchen;
  
- in der Phase der generellen Projektierung  
die optimale Projektauslegung oder Linienführung suchen;
  
- in der Phase der Detailprojektierung  
das definitive Projekt entwickeln, das allen gesetzlichen Anforderungen standhält.

Dabei muss selbstverständlich mit jedem Schritt die Gewissheit bestehen, dass die nächsten Schritte in bezug auf die Umweltverträglichkeit nicht in einer Sackgasse landen.



## NEAT-Fragen

Laut Auskunft des kantonalen Amtes für Verkehr ist vorgesehen, für die Begleitung der weiteren Planung eine Kommission aus Delegierten des Bundes, der Kantone Bern und Wallis sowie der BLS zu bilden. Auf Stufe Kantone würden die Planungsregionen der betroffenen Amtsbezirke miteinbezogen. Ist der Bundesrat bereit, die Bevölkerung vertieft in die Planung einzubeziehen, indem weitere Gemeindevertreter sowie Vertreter der unterzeichnenden Organisationen in dieser Kommission Einsitz nehmen können?

Es ist eine Planungsorganisation für die nächste Phase im Aufbau, welche die Kantone in geeigneter Weise einbezieht.

Die Kantone bestimmen, in welcher Weise die betroffenen Regionen bzw. Gemeinden angeschlossen werden. Der Ansprechpartner des Kantons Bern im Kandertal wird die Planungsregion sein.

Weitere Organisationen werden sicher nicht institutionell einbezogen werden; eine periodische Information der Öffentlichkeit über den Stand der Planung ist aber unerlässlich.

## NEAT-Fragen

Wer würde den Lötschberg-Basistunnel betreiben?  
Wäre der Betreiber politisch kontrollierbar?

Nach den heutigen Vorstellungen soll die BLS Träger und Betreiber des Lötschberg-Basistunnels werden.

Wie durch eine geeignete übergeordnete Koordination die bestmögliche Nutzung des Gesamtsystems Gott-hard/Lötschberg-Simplon gewährleistet werden muss, ist noch im Detail festzulegen.

Die Aufsicht wird im Prinzip mit den bereits vorhandenen Instrumenten erfolgen.

## NEAT-Fragen

Wie sieht der Stand der Verhandlungen zwischen dem Bund und dem Kanton Bern aus?

Im Moment wird die sog. "Planungsorganisation Zwischenphase" aufgebaut - die nach Vorliegen der Grundsatzentscheide über die NEAT in die definitive Projektorganisation umzuwandeln ist.

Der Kanton Bern wirkt mit und bringt seine Interessen ein. Es ist vorgesehen, das Verhältnis Bund/EVED mit dem Kanton Bern (wie mit allen andern direkt beteiligten Kantonen) für die Zwischenphase in einer Vereinbarung zu regeln.

## NEAT-Fragen

Planungsablauf?

Bis zur politischen Grundsatzentscheidung über die NEAT müssen die Bauvorhaben soweit weiterentwickelt werden, dass

- die Entscheidungsgrundlagen für die politische Diskussion noch vertieft werden können,
- die nötigen Voruntersuchungen erfolgen, welche erlauben, nach Vorliegen der politischen Grundsatzentscheidung sofort mit der Detailprojektierung zu beginnen.

Diese Phase steht unter Leitung des EVED/BAV. Bezüglich Lötschberg-Basistunnel bedeutet das vor allem:

- Geologische Untersuchung zur Optimierung des Tunnelkonzeptes,
- Evaluation der Detailllinienführung, hauptsächlich auch bezüglich des Ausgangs im Wallis.

Nach einer positiven Grundsatzentscheidung wird sofort das Vorprojekt erarbeitet, das vom Bundesrat genehmigt werden soll.

Anschliessend wird das Detailprojekt bzw. das Auflageprojekt erstellt, so dass das Baubewilligungsverfahren eingeleitet werden kann.

## NEAT-Fragen

Mitsprache bei Planung?

Die Ausführungen zu ähnlichen Fragen zeigen, dass in der laufenden Phase die Betroffenen im Rahmen der gesetzlichen Abläufe soweit als möglich einbezogen sind unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die volle Verantwortung für die Projekte noch beim EVED/BAV liegt.

In der definitiven Trägerschaft bzw. Projektorganisation wird die Beteiligung der Betroffenen im Grundsatz gleich bleiben.

NEAT-Fragen

BLS-Verstaatlichung?

Diese Frage steht im Moment im EVED  
nicht zur Diskussion.