



Aktennotiz

Bundesamt für Verkehr, AlpTransit Arbeitsgruppe Umwelt PK-B

Thema: AGUM Nr. 14
Sitzung vom: 6. Juli 1994
Ort: Hotel Kreuz, Zeughausgasse 41, Bern

Teilnehmer/innen:

Vertreter Bundesämter:

P. Testoni	BAV, Chef Abt. Grossprojekte (Vorsitz)
R. Schmid	BAV, Abteilung Grossprojekte
R. Minini	BAV, Sektionschef Baubewilligungsverfahren
V. Gianella	BUWAL, Stv. Direktionsstab
N. Hilty	BUWAL, Direktionsstab
P. Lerch	BRP, Sektion Planung

Vertreter Bahnen:

N. L. Brunner	BLS, Stv. Projektleiter AlpTransit
A. Zach	SBB, Sektionschef Umwelt

Vertreter Kantone:

J. Blunschli	UR, Leiter Abteilung Raumplanung
S. Reist	VS, Dienststelle für Umweltschutz
U. Schnydrig	VS, Dienststelle für Raumplanung
F. Turolla	BE, Koordinationsstelle für Umweltschutz
K. Simeon	SZ, Leiter Amt für Umweltschutz

Stabsorgane:

W. Spillmann	EBP, Stab SBB
H. Fehlberg	BSB, Stab BLS
M. Maibach	INFRAS, Stab BAV
D. Peter	INFRAS, Stab BAV (Protokoll)

8. Juli 1994/15. August 1994/378-88/DP/MM/

INFRAS

Rieterstrasse 18, CH - 8002 Zürich
Tel. 01 - 202 93 14, Fax 01 - 202 33 65

Entschuldigt:

M. Bolliger	BAV, Sektionschef Bau und feste Anlagen
E. Bürgi	BUWAL, Abteilungschef Landschaftsschutz
P. Zbinden	SBB GD, AlpTransit Gotthard
R. Tettamanti	TI, Stv. Leiter Umweltfachstelle
P. Baumgartner	GR, Vorsteher Amt für Umweltschutz
S. Mauch	INFRAS, Stab BAV
P. Schmid	BAV, Sektionschef Seilbahnkonzessionen und Skilifte

Verteiler:

Teilnehmer und Entschuldigte sowie

P. Zuber	Achsprojektleitung Gotthard
F. Kilchenmann	Achsprojektleitung Lötschberg
S. Flury	Leiter Gotthard Abschnitt Mitte
K. Eichenberger	GGTA, Stabsorgan BAV

P. Testoni begrüsst die Anwesenden.

Traktandum 1: Protokoll der Sitzung vom 29. März 1994

R. Schmid weist darauf hin, dass P. Schmid (BAV) an der letzten Sitzung teilgenommen hat und auf dem Verteiler fehlt.

Traktandum 2: Mitteilungen

a) BAV: P. Testoni orientiert wie folgt:

- In zukünftigen Schriftstücken werden für die Bezeichnung der Varianten auf beiden Achsen die vom BAV festgelegten Begriffe verwendet (vgl. Beilage).
 - Zur Umsetzung der Alpeninitiative auf nationaler Ebene wurden Arbeitsgruppen eingesetzt, deren Arbeiten nun abgeschlossen werden. In der Arbeitsgruppe Infrastruktur wurden die folgenden Problembereiche bearbeitet:
 - Klärung der Begriffe der Initiative
 - Übersicht über die Kapazitäten im Transitverkehr
 - Sensitivitätsanalyse Terminprogramme
 - Massnahmenprogramm Marketing
 - Analyse der Terminalfrage (Standorte, Verfügbarkeit, geplante Terminals)
 - Als Zusatzaufgabe wurde die Frage der Tunnelprofile neu bearbeitet.
 Bis im Frühherbst 1994 soll ein Aussprachepapier zuhanden des Bundesrates mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppen erstellt werden.
 - Bis im September 1994 wird die Anschlussstudie Süd abgeschlossen. Sie zeigt die möglichen Linienführungen in Abhängigkeit der Variantenwahl im Abschnitt Ceneri auf (Taverne oder Massagno) und diskutiert die möglichen Übernahmepunkte in Italien. Die Studie wird dem Bundesrat für den Vorprojektsentscheid vorliegen.
 - Das Jahresprogramm 1994/95 des SKK liegt vor. Er arbeitet bei der Beurteilung des Vorprojektdossiers ebenfalls mit. Kontakte zum SKK erfolgen über die Abteilung Grossprojekte des BAV.
 - Die Vorstösse der Kantone beim Bundesrat im Rahmen der Vorprojektstellungen werden bei der Abteilung Grossprojekte bearbeitet. Das EVED sieht vor, dass noch vor einer Entscheidung ein weiterer Kontakt zu den Kantonen erfolgen wird.
- b) L.N. Brunner orientiert über den Stand des Sondierstollens am Lötschberg:
- Für den Bau des Sondierstollens wurden alle vier Lose vergeben. Erste Arbeiten im Tellenfeld und bei Mitholz sind schon erfolgt. Lärmmessungen bei Frutigen haben ge-

zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte überall eingehalten werden können. Die Tunnelbohrmaschine ist bestellt; die Bohrungen sollen im Januar 1995 beginnen.

c) W. Spillmann informiert in Vertretung von P. Zbinden über den Stand am Gotthard:

- Der Zwischenzugriff Sedrun ist genehmigt.
- P. Zbinden hat den Wunsch geäußert, dass die SBB bei den Gesprächen auf Sektorebene zwischen BAV und BUWAL einbezogen wird.
R. Minini antwortet, dass für die Sitzung vom 8. Juli 1994 ein Einbezug der SBB nicht möglich sein wird. Bei diesen Gesprächen sollen jedoch noch keine Entscheide gefällt werden. Die Bahnen werden über die Ergebnisse der Sitzung informiert. Ein späterer Einbezug der Bahnen ist möglich.

Traktandum 3: Stand Vorprojektgenehmigungsverfahren

a) Information BAV

R. Schmid informiert von seiten des BAV:

- Das Vorprojekt des Zwischenangriffs Sedrun ist vom Bundesrat genehmigt. Der Beschluss umfasst verbindliche Fixierungen bestimmter Projektelemente (z. B. Standorte Portal, Entlüftungstollen und -bauwerke, Baustelleninstallationen und -erschliessung sowie Grundsätze für die Materialbewirtschaftung) und zeigt auf, was auf Stufe Auflageprojekt festgelegt werden muss (z.B. Bestimmung der Materialbewirtschaftungsstandorte, weitere Verwendung der Werkstrasse als Erschliessungsstrasse des Industriegebietes Las Rueras, Unterbringung der Arbeitskräfte).
Bei der Festlegung des Textes zur Materialbewirtschaftung wurde ein Kompromiss zwischen BAV und BUWAL gefunden, indem das BAV nun in Ausnahmefällen den Abtransport von Material genehmigen kann.

R. Minini weist auf die Abgrenzung dieses Vorprojektentscheides zu anderen Verfahren hin:

- Das Verfahren wurde vorgezogen, weil damit die Linienführung nicht präjudiziert wird.
- Das Projekt besitzt beinahe die Reife eines Auflageprojekts. Dennoch wird ein Auflageprojekt durchgeführt (rechtliche Einsprachemöglichkeiten der Bevölkerung und der Umweltschutzorganisationen).
- Das Vorprojekt Sedrun wird in den Sachplan AlpTransit integriert. Im Kanton Graubünden konnte die erforderliche Richtplananpassung dank der guten Zusammenarbeit der kantonalen und der Bundesbehörden gleichzeitig mit der Genehmigung des Vorprojektes erfolgen. Für die übrigen Kantone wird dies vermutlich nicht möglich sein. Dort wird der Vorprojektentscheid des Bundesrates als Sachplan mitgeteilt und die kantonalen Richtpläne werden nachfolgend von den Kantonen angepasst oder im vorgesehenen

Verfahren bereinigt. Die Kantone können aber durch eine verzögerte Anpassung der Richtpläne das Projekt AlpTransit nicht verändern.

R. Schmid informiert über die Stellungnahmen zum Vorprojekt Gotthard und Lötschberg:

- Die Stellungnahmen der Kantone liegen mit Ausnahme des Kt. Schwyz vor. Die Dossiers weisen unterschiedlichen Umfang auf:
 - Der Kt. Uri hat die Variante Altdorf Nord in Vorprojektreife beigelegt.
 - Der Kt. Tessin schlägt für drei Stellen neue Varianten vor, die jedoch noch nicht die erforderliche Bearbeitungstiefe aufweisen.
 - Von den Kantonen, die durch das Materialbewirtschaftungskonzept betroffen sind, sind noch nicht alle Stellungnahmen eingetroffen.
 Das BAV ist daran, die Stellungnahmen an die Bundesämter und Kantone zu verteilen.
- Das weitere Programm bleibt bestehen: Bis Ende August 1994 folgen die Stellungnahmen der Bundesämter, bis Ende September 1994 jene der Bahnen. Für die eigene Stellungnahme hat das BAV externe Experten einbezogen. Der Bunderatsentscheid soll Ende Jahr/anfangs 1995 folgen.
- Das BAV legt ein Informationskonzept für die folgenden Stufen des Vernehmlassungsverfahrens vor. Die Informationspflicht liegt nun voll beim BAV, die Bahnen haben ihre Pflicht erfüllt und sollten sich im laufenden Verfahren nicht mehr an die Öffentlichkeit wenden. Das BAV wird voraussichtlich im September 1994 über die Ergebnisse der kantonalen Stellungnahmen informieren. Eine weitere Orientierung ist vorgesehen, wenn die Stellungnahmen der Bundesämter ausgewertet worden sind.

b) Stellungnahmen der Kantone

K. Simeon informiert über die wichtigsten Punkte der Stellungnahme des **Kt. Schwyz**. Sie trifft verspätet ein, da noch ein Vorstoss im Kantonsrat mit Einfluss auf die Stellungnahme behandelt werden musste.

- Die Regierung des Kt. Schwyz akzeptiert keine Etappierung (Vorziehen des Basistunnels, Verschiebung des Baus einer Achse)
- Im Raum Arth-Goldau ist sie für die Basisvariante (Sauschwänzli). Der Anschluss von Arth-Goldau muss unbedingt erfolgen. Sollten sich die Lärmprobleme in Arth-Goldau nicht lösen lassen, könnte später der Anschluss West gebaut werden.
- Die Basisvariante Felderboden halbhoch ist nicht akzeptabel. Allerdings muss die langfristige Machbarkeit der technischen Massnahmen im Grundwasserbereich bei der Variante tief noch nachgewiesen werden.
- Es werden Massnahmen zur Reduktion des Bergwassers gefordert.
- Anstatt des Doppelspurtunnels ist das System mit zwei Einspurröhren auch für den Urmiberg- und den Axentunnel zu prüfen (Sicherheit).

- Bezüglich Baustellen und Installationsplätzen hat das Amt für Umweltschutz keine grundlegenden Einwände.

Herr Testoni informiert über die Stellungnahme des **Kt. Uri**:

- Die Regierung des Kt. Uri steht nach wie vor zur Realisierung von AlpTransit. Im Vordergrund steht die Realisierung des Vor- und des Basistunnels.
- Jede Talvariante (also sowohl Basis- wie Alternativvariante) wird abgelehnt. Es wird jedoch die Erarbeitung einer Bergvariante (analog zur ehemaligen Schächenvariante) in Angriff genommen.

P. Testoni betont, dass die Kantone grundsätzlich keinen Anspruch darauf haben, dass neue Variante beim Vorprojektentscheid des Bundesrates miteinbezogen werden, sofern sie nicht Vorprojektsreife aufweisen und weitere Bedingungen erfüllen.

R. Minini weist darauf hin, dass mit der Anforderung von neuen Dossiers keine Fristerstreckung für die Stellungnahmen der Bundesämter begründet werden kann. In einem Brief des BAV an die Bundesämter wird das weitere Vorgehen bezüglich der Behandlung von Zusatzdossiers dargelegt. Wichtig ist, dass der Bundesrat bei Unsicherheiten über die Linieneinführung auch nur Teile des Vorprojektes genehmigen kann.

P. Testoni informiert über die Stellungnahme des **Kt. Tessin**:

- Zentral ist die sofortige Inangriffnahme des Basistunnels. Ev. sollten die Fensterstollen zeitlich vorgezogen werden.
- Im Raume Claro werden noch Optimierungen vorgeschlagen.
- Für die Magadinoquerung werden Optimierungen der Alternativvariante vorgeschlagen, die beinahe noch im 100-Meter-Korridor des Vorprojektentscheides liegen. Zudem wird die vertikale Linienführung verändert.
- Im Abschnitt Ceneri wird die Alternativvariante (Massagno) gefordert, da befürchtet wird, langfristig (ev. mit einer Verwirklichung des Anschlusses Süd) könnte Lugano von der Achse abgehängt werden.

Die Vorschläge des Kantons weisen noch nicht Vorprojektniveau auf.

S. Reist informiert über die Stellungnahme des **Kt. Wallis**:

- Der Kanton fordert den Gesamtausbau mit dem Mundbachtunnel (Lärmschutz Visp, Landschafts- und Naturschutz beim Tunnelportal Raron).
- Der Autoverladestandort Steg ist akzeptiert.

- U. Schnydrig weist darauf hin, dass im Falle einer Etappierung nicht die Basisvariante (Raron), sondern ev. eine teilweise Realisierung des Mundbachtunnels gefordert wird (Einspurausbau).
- Die Installationsplätze werden nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Die Probleme können gelöst werden. Zwei Deponien werden abgelehnt. Es steht aber noch genügend Deponieraum zur Verfügung.

F. Turolla informiert über die Stellungnahme des **Kt. Bern**:

- Wie der Kt. VS fordert auch der Kt. BE den Vollausbau (Alternativvariante). Im Falle einer Etappierung sind die einspurige Ausführung des Niesenflankentunnels oder eine Redimensionierung des Tunnelquerschnittes zu prüfen.
- Die Schutz- und Ersatzmassnahmen müssen durchgeführt werden.
- Die Installationsplätze bieten keine grundsätzlichen Probleme.
- Die Zufahrt zur Autoverladeanlage gemäss vorliegendem Projekt wird nicht akzeptiert.

L. N. Brunner weist darauf hin, dass die von den Kantonen vorgeschlagenen Etappierungsvarianten und Optimierungen den Betrieb der Neubaustrecken stark einschränken.

Traktandum 4: Stand Sachplan AlpTransit

R. Schmid informiert über das Verfahren:

- Der Entwurf des Sachplans wurde den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet. Einige Stellungnahmen der Kantone (13 von 26) sind bereits eingetroffen.
 - Der Kt. Aargau bemängelt die ungenügende Darstellung der Auswirkungen auf den Zufahrtsstrecken (Betriebskonzept, Lärm).
 - Andere Kantone rügen die kurze Frist.
- Weiter wurde der Sachplan öffentlich aufgelegt. Die Bevölkerung wurde zur Mitwirkung aufgefordert. Die Frist zur Mitwirkung läuft am 15. Juli ab. Das Echo war bisher eher schwach. Die Einwände (die schriftlich beim BAV eingegangenen Anregungen) werden ausgewertet.
- Der Sachplan wird in der Folge zusammen mit dem BRP bereinigt und mit dem Vorprojektentscheid verabschiedet.
- P. Lerch präzisiert die Vorstellungen aus Sicht des des BRP. Der Sachplan soll zu allen wichtigen Punkten des Vorprojektes Festlegungen enthalten (Standorte, Perimeter und weiteres Vorgehen, wie dies beim Vorprojekt Sedrun bereits durchgeführt wurde).

Traktandum 5: Stand Bericht 'Allgemeine Projektauswirkungen':

Die Vernehmlassung des Berichts ist abgeschlossen. Geäussert haben sich die Koordinationsstelle für Umweltschutz Bern, das BUWAL, die BLS und die GD SBB.

- Die GD SBB weist darauf hin, dass viele Probleme, die in den Berichten aufgezeigt sind, die gesamten SBB betreffen. Verschiedentlich seien Widersprüche zum Vorprojektdossier vorhanden, zudem seien Aktivitäten, die ausserhalb AlpTransit laufen, nicht einbezogen (z.B. die IDA LSV im Lärmbereich).
- Das BUWAL fordert nach wie vor, dass der Bericht in die Vernehmlassung des Vorprojektes gehen soll.

P. Testoni nimmt dies zur Kenntnis. Das BAV hat jedoch in einer Direktionsentscheidung beschlossen, den Bericht nicht in die Vernehmlassung zu schicken. Der Bericht wird aufgrund der Stellungnahmen überarbeitet und soll dem Bundesrat für den Entscheid Ende 1994 zur Verfügung stehen.

V. Gianella bedauert diesen Entscheid. Die Stellungnahmen der Bahnen gewinnen ein Übergewicht, wenn sich die Kantone nicht ebenfalls äussern. Die Kritik der SBB an den fehlerhaften Grundlagen ist merkwürdig, da die Grundlagen für die Berichte von den SBB stammen.

R. Minini erklärt, dass sich seit der Auftragserteilung für die übergeordneten Themen viele Rahmenbedingungen geändert haben (z.B. IDA Lärm, Alpeninitiative). Die Probleme werden nun gesamtschweizerisch begutachtet.

S. Reist hält die Argumente des BAV, den Bericht nicht zu vernehmlassen, für vorgeschoben. Unabhängig von der internationalen Situation oder der Umsetzung der Alpeninitiative seien viele Probleme unverändert (z.B. Lärmsanierung).

Traktandum 6: Zukünftiges Mandat der AGUM

M. Maibach erläutert kurz die Änderungen des Pflichtenheftes gegenüber dem 1. Entwurf:

- Der neue Name (Fachdelegation für Umwelt und Raumplanung AlpTransit; FURAT) soll einerseits die Rolle der Arbeitsgruppe in bezug auf das BAV besser zum Ausdruck bringen, andererseits soll der Einbezug der Raumplanung auch im Namen ersichtlich sein.
- Die FURAT hat keine Leitungsfunktion. Sie soll eine Plattform für die Informationsvermittlung sein.
- Die Zusammensetzung ist in der Beilage zum Pflichtenheft erwähnt, wobei E. Bürgi vom BUWAL weiterhin Mitglied ist. Zudem könnten auch Raumplanungsämter der Kantone je nach Themen stärker vertreten sein.

F. Turolla zweifelt am Sinn einer Aufrechterhaltung der AGUM. Erstens hat die FURAT ohne die übergeordneten Themen kein eigentliches Bearbeitungsfeld mehr. Zweitens bleibt sie ohne eigentliche Mitwirkungsmöglichkeiten.

Nach R. Minini sind die Handlungsspielräume für die AGUM sehr klein, weil auf den verschiedensten Ebenen und in anderen Gremien viele Probleme bereits behandelt werden (z.B. Lärmsanierung). Die AGUM weist zur Lösung solcher Probleme die falsche Zusammensetzung auf.

K. Simeon erklärt, dass der Informationsaustausch zwar wichtig sei, dass die Kantone aber auch etwas zu den übergeordneten Themen zu sagen hätten. Wenn das BAV dies nicht wünscht, macht eine AGUM keinen Sinn.

U. Schnydrig hat den Eindruck, dass die Mitglieder der AGUM nichts zu den übergeordneten Themen zu sagen haben. Die Zurückhaltung des Berichts Allgemeine Projektauswirkungen zeigt dies deutlich.

V. Gianella kann sich mit dem Zweck der AGUM (Unterstützung des BAV) nicht einverstanden erklären. Gesucht ist ein Dialog. Rückblickend habe die AGUM für das BUWAL durchaus einen grossen Nutzen gehabt. Für die Zukunft sollten aber die Mitglieder ihre Erwartungen an die AGUM/FURAT schriftlich formulieren.

P. Testoni weist darauf hin, dass ohne die AGUM ein Gremium fehlt, in dem die Kantone, die Bundesämter und die Bahnen vertreten sind.

Nach M. Maibach ist das gegenwärtige Pflichtenheft aufgrund der Stellungnahmen der Bahnen angepasst worden. Niemand sonst hat Änderungsvorschläge gemacht.

J. Blunschi sieht den Sinn der AGUM im Rahmen der Raumplanungsverordnung in der Koordination und Zusammenarbeit der Behörden bei der Verwirklichung der raumwirksamen Aufgabe AlpTransit.

W. Spillmann sieht einen weiteren Zweck der AGUM in der Koordination der Grundlagen für die Bearbeitung der Auflageprojekte (z.B. Lärmgrundlagen).

Für S. Reist hat die AGUM dazu beigetragen, die Vorprojektvernehmlassung fristgerecht durchzuführen. Es muss überlegt werden, ob diese Aufgabe auch in Zukunft nötig sein wird.

P. Lerch hält die Information im Perimeter auch über andere Kanäle möglich. Gerade für übergeordnete Themen fehlt aber ohne AGUM ein Gremium. Das BRP plädiert für die Beibehaltung der Arbeitsgruppe. Ein mögliches Thema ist z. B. die Koordination der Lärmproblematik zwischen den Bahnen und den Kantonen.

Auch für F. Turolla bleibt die AGUM das einzige Gremium, das die beiden Achsen zusammenführt. Die AGUM-Mitglieder sollten ihre Vorstellungen zu Punkt 2.2 des Pflichtenheftes (Aufgaben: Behandlung achsübergreifender Themen und materieller Fragen) konkretisieren.

P. Testoni hält das weitere Vorgehen fest:

- Die AGUM-Mitglieder konkretisieren ihre Vorstellungen zu den Aufgaben der AGUM/FURAT schriftlich zuhanden des BAV (vgl. Punkt 2.2 des Pflichtenheftes).
- Das BAV überarbeitet das Pflichtenheft aufgrund der Stellungnahmen.

Traktandum 7: Verschiedenes

J. Blunski gibt bekannt, dass als Nachfolger von W. Jauch Herr Benno Bühlmann gewählt worden ist. Aus Sicht der Kantone ist mit der Auflage des Sachplans der Mitwirkung nicht genüge getan worden. Die zeitlichen und finanziellen Vorgaben bei AlpTransit können zudem nicht übergeordnetes Recht zum Raumplanungs- und Umweltschutzgesetz bilden.

Nächste AGUM-Sitzung: 25. Oktober 1994, 10.00 Uhr in Bern

Beilage: Richtigstellungen des BAV v. 29.3. und 25.4.94.



3003 Bern, 29. März 1994

Richtigstellungen

Im Nachgang zu den letzten Pressekonferenzen betreffend AlpTransit sind folgende Richtigstellungen erforderlich:

Achse Gotthard

Zur klaren Unterscheidung der verschiedenen Linienführungsvarianten auf der Achse Gotthard werden folgende Begriffe verwendet:

Basisvariante: Ist die kostengünstigste Linienführung, welche die Bundesbeschlüsse erfüllt und den gesetzlichen Mindestanforderungen des Umweltschutzes genügt.

Sie entspricht dem Vorprojekt nach Artikel 11 des Alpentransit-Beschlusses.

Alternativvariante: Erfüllt weitergehende Forderungen der Kantone und sieht zusätzliche Massnahmen für den Umweltschutz vor.

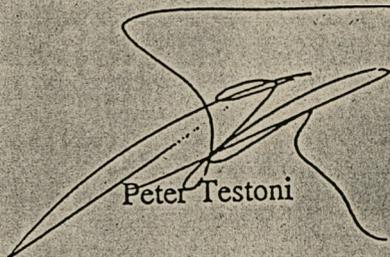
Sie entspricht der Variante nach Artikel 7 der NEAT-Verfahrensverordnung.

Kantonsvorschlag: Linienführungsvorschläge, welche die Kantone allenfalls mit der Vernehmlassung im Rahmen des Vorprojektgenehmigungsverfahrens einreichen.

Ostschweiz

Die Planungsarbeiten für die Integration der Ostschweiz ins Konzept der schweizerischen Alpentransversalen haben nicht 2 Jahre Verspätung, sondern werden bewusst mit einer **Verzögerung**, resp. einem **Nachlauf** von 2 Jahren gegenüber den Planungsarbeiten auf der Achse Gotthard durchgeführt. Ziel ist die gleichzeitige Inbetriebnahme der Ausbauten gemäss "Integration Ostschweiz" mit der AlpTransit-Achse Gotthard.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Chef der Abteilung Grossprojekte:


Peter Testoni

Geht an:

- GS EVED
- Direktion BAV
- Abteilungsleiter und Sektionschefs BAV
- Protokoll PKB 23.3.94 / DS 28.3.94
- AGUM 29.3.94



3003 Bern, 25. April 1994

Richtigstellungen

BLS AlpTransit benutzte in den abgegebenen Vorprojektdossiers die Begriffe

Vorprojekt= Gesamtausbau (= 4.935 Mia)

und

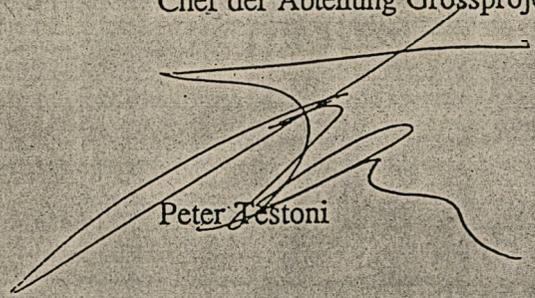
Variante = Etappierter Ausbau (= 4.216 Mia).

- Diese Bezeichnungen entsprechen nicht der Verfahrensverordnung.
- Sie schaffen zudem einen Unterschied zu den Bezeichnungen an der Achse Gotthard.

Für die weitere Bearbeitung im Rahmen der Vorprojektgenehmigung und insbesondere für den Antrag an den Bundesrat hat das BAV beschlossen:

1. In Zukunft werden folgende Begriffe verwendet:
 - a) "Der Etappierte Ausbau" am Lötschberg mit einem Kostenrahmen vom 4.216 Mia wird als **Basisvariante** bezeichnet.
Sie entspricht dem Vorprojekt nach Artikel 11 des Alpentransit-Beschlusses.
 - b) Der "Gesamtausbau" mit einem Kostenrahmen von 4.935 Mia wird als **Alternativvariante** bezeichnet.
Sie entspricht der Variante nach Artikel 7 der NEAT-Verfahrensverordnung.
2. Die abgegebenen Dokumente werden nicht abgeändert.
3. Linienführungsvorschläge, welche der Kanton allenfalls im Rahmen des Vorprojektgenehmigungsverfahrens einreichen, werden als **Kantonsvorschläge** bezeichnet.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Chef der Abteilung Grossprojekte:


Peter Testoni

Geht an:

- GS EVED
- Direktion BAV
- Abteilungsleiter und Sektionschefs BAV