

Titel: Neat-Linienführung im Kanton Uri-Weiteres Vorgehen.



26. Juni 2002

GS / UVEK	
02. JULI 2002	
Nr.	634.2 Weg MUB

BAU

Neat-Linienführung im Kanton Uri – Weiteres Vorgehen

Aufgrund des Aussprachepapiers des UVEK vom 20. Juni 2002 und Nachtrag vom 25. Juni 2002
 Aufgrund der Beratung wird

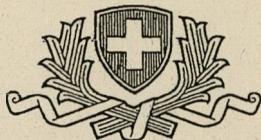
beschlossen:

1. Vom Aussprachepapier und vom beabsichtigten weiteren Vorgehen wird Kenntnis genommen.
2. Das UVEK wird beauftragt, die Arbeiten gemäss Ziffer 6 weiterzuführen.
3. Mitteilung durch die BK.

Für getreuen Protokollauszug:

Marcus Müller

Protokollauszug an :				
<input type="checkbox"/> ohne/ X mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		VBS		
		EFD		
		EVD		
	5	UVEK	5	--
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

Landammann und Regierungsrat
des Kantons Uri

6460 Altdorf

NEAT-Linienführung im Kanton Uri

Sehr geehrte Frau Landammann
Sehr geehrte Regierungsmitglieder

An seiner heutigen Sitzung hat der Bundesrat die Entscheide über die Linienführung der NEAT im Kanton Uri getroffen. Er hat dabei dem Anliegen des Kantons Uri nach einer umweltschonenden Linienführung mit der Festlegung der Bergvariante als mittelfristiges Ziel Rechnung getragen. Die mit Ihnen im Vorfeld dieses Entscheides geführten Besprechungen sind in die Beratungen des Bundesrats eingeflossen.

Im Einzelnen hat der Bundesrat entschieden:

- Festlegen einer Bergvariante geschlossen im Sachplan AlpTransit mit optimierter Verknüpfung des GBT an die SBB-Stammlinie im Raum Rynächt.
- Verzicht auf die bisherige Talvariante mit offener Linienführung durch die Uerner Reuss-ebene bis zum Axentunnel.
- Erarbeiten der Entscheidungsgrundlagen für eine Planungsbotschaft FinöV II unter Einbezug aller zurückgestellten NEAT-Strecken; Baubeginn nach Realisierung der FinöV I-Projekte (ca. ab 2020).
- Überarbeiten der Auflageprojekte für die Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der Stammlinie im Raum Erstfeld unter Berücksichtigung des neuen Linienführungsentscheids (Vorinvestitionen für Fortsetzung Berg lang, reduzierte Dammhöhe in Rynächt, sechsgleisige Überholgleisanlage, Schächenüberquerung).

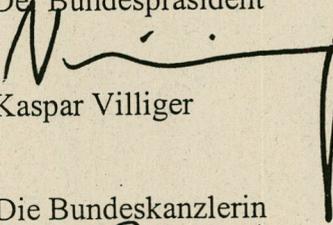
In Ihrem Schreiben vom 18. Juni 2002 beantragen Sie, die weiteren Arbeiten und Verfahren zu sistieren und eine Arbeitsgruppe zur Festlegung des weiteren Vorgehens einzusetzen. Der Bundesrat hat diesen Antrag zur Kenntnis genommen, aber beschlossen, die NEAT im Kanton Uri nunmehr umzusetzen und auf diesen Vorschlag nicht einzutreten. Selbstverständlich werden Sie bei den weiteren Arbeiten durch das UVEK in geeigneter Weise einbezogen.

Wir gehen davon aus, dass auch Sie weiterhin an einer raschen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels interessiert sind und hoffen, dass die zuständigen kantonalen Instanzen die verantwortlichen Planungsorgane, vorab die AlpTransit Gotthard AG, bei den Abklärungen für die Optimierung des Auflageprojekts zur Verknüpfung des Basistunnels mit der Stammlinie unterstützen werden.

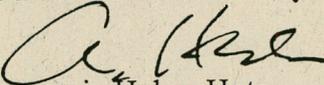
3003 Bern, 26. Juni 2002

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident


Kaspar Villiger

Die Bundeskanzlerin


Annemarie Huber-Hotz



2002.0766

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

des/du	EDA / DFAE	EDI / DFI	EJPD / DFJP	VBS/ DDPS	EFD / DFF	EVD / DFEP	UVEK / DETEC	BK / ChF
Datum/Date								

20. JUNI 2002

Titel des Antrages / Titre de la proposition:
NEAT-Linienführung im Kanton Uri
Weiteres Vorgehen

Zur Behandlung im Bundesrat / A traiter au Conseil fédéral:
 innert Monatsfrist / dans le délai d'un mois

Finanzdelegation / Délégation des finances:
 ja / oui nein / non

Letztmöglicher Termin / Date limite: 26. Juni 2002

Begründung / Motifs:
Der NEAT-Linienführungsentscheid im Kanton Uri und die davon abhängige Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der SBB-Stammlinie im Urner Reusstal ist zeitkritisch für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels

Verantwortliche/r Responsable	Dr. Max Friedli, Direktor	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	2 57 01
Sachbearbeiter/in Spécialiste	Francis Girardin	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	2 95 09
Übersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i)		Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.)		Tel. Tél. Tél.	

Ergebnis der Ämterkonsultation / Résultat de la consultation des offices:
(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag /
En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Keine Ämterkonsultation, grünes Geschäft.

Information:

Am Tag der Bundesratssitzung / le jour de la séance du Conseil fédéral:
 ja / oui nein / non (= begründen / motiver):

später / plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben / indiquer date et motifs):

keine Information / pas d'information

Publikation / Publication: BBI/FF AS/RO/RU Originaltext / Texte original / Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

	EDA	EDI	EJPD	VBS	EFD	EVD	UVEK	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au								
Zustimmung Adhésion								
Mitbericht Co-rapport								
Stellungnahme Réponse								
Vernehmlassung Réplique								

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération
- Kenntnis genommen / Pris connaissance

Abgelehnt / Refusé

Verschoben / Renvoyé



3003 Bern, **26. JUNI 2002**

G 4

An den Bundesrat

NEAT-Linienführung im Kanton Uri – weiteres Vorgehen

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 25. Juni 2002

Zu Antrag 1 EFD: Ziff. 6.2: Bergvariante lang offen, statt Bergvariante Berg lang geschlossen:

Ablehnung

Begründung:

Es ist richtig, dass im Rahmen der Bewertung der Machbarkeitsstudien im Sinne einer gesamtheitlichen Beurteilung – insbesondere auch aus finanziellen Gesichtspunkten - die Variante Berg lang offen am besten abgeschnitten hat. Dennoch ist zu beachten, dass in der Urner Reusebene, dem wichtigsten Lebensraum des Kantons, eine zusätzliche offene Streckenführung von rund 2,2 km neben der ohnehin zu realisierenden Verknüpfung des Basistunnels mit der Stammlinie, problematisch ist. Demgegenüber verfügt eine Bergvariante lang geschlossen aus politischer Sicht über eine bessere Akzeptanz.

Zu Antrag 2 EFD: Ziff. 6.3: Bergvariante innerhalb FinöV II ab 2020 nur als Zielvorgabe; Verfahren und Planungsstudien erst zu gegebener Zeit in Angriff nehmen:

Ablehnung

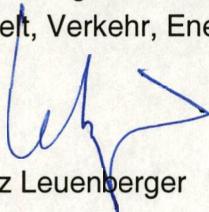
Begründung:

Es ist wichtig, die Bergvariante auf den gleichen Planungsstand zu bringen wie die übrigen im Rahmen FinöV zurückgestellten NEAT-Abschnitte. Dies betrifft insbesondere auch die notwendigen geologischen Erkundungen, gegen deren Abklärung sich auch das EFD nicht völlig verschliesst.

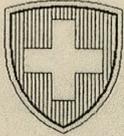
Was die Vorbereitung der Entscheidungsgrundlagen für ein FinöV II betrifft, so liesse sich rein sachlich gesehen eine Verzögerung vertreten. Andererseits aber ist das Risiko eines „auf Halde produzieren“ gering, da das damit verbundene politische Prozedere doch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Zudem ist rasches Vorgehen aus politischen Gründen angezeigt, um dem Kanton Uri Gewähr zu bieten, dass das Anliegen dem Parlament rasch unterbreitet wird und damit innert verhältnismässiger Frist ein politischer Entscheid

gefällt wird. Dank diesem Vorgehen könnte u.U. auch die Forderung nach einer Unterquerung des Schächens aufgefangen werden - ein wichtiges Argument im kommenden Einsprache- und allenfalls Beschwerdeverfahren zur Verknüpfung der Stammlinie im Raum Erstfeld/Rynächt.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Moritz Leuenberger



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Département fédéral des finances DFF
Dipartimento federale delle finanze DFF
Departament federal da finanzas DFF

cc: Guo-
com
ber
dd
zel

G4

Bern, 25. Juni 2002

An den Bundesrat

NEAT-Linienführung im Kanton Uri - Weiteres Vorgehen

Mitbericht

zum Aussprachepapier des UVEK vom 20. Juni 2002

Wir sind mit dem Vorschlag des UVEK (Ziffer 6 des Aussprachepapiers) zum weiteren Vorgehen nur teilweise einverstanden. Wir beantragen im Zusammenhang mit Ziffer 6.2 und 6.3 Folgendes:

Ziffer 6.2: Es ist die Bergvariante lang offen vorzusehen.

Begründung: In der Machbarkeitsstudie erreichte die Bergvariante lang offen die beste Bewertung. Sie weist insbesondere bezüglich Sicherheit und Kosten klare Pluspunkte auf. Auch verläuft die offene Streckenführung im Kanton Uri entlang einer Bergflanke. Mit 2,2 km ist die Strecke ebenfalls nicht sehr lang. Von den involvierten Bundesämtern wurde die Bergvariante lang offen als Bestvariante benotet. Es ist dementsprechend nicht einsichtig, wieso nun eine weniger gut bewertete Variante realisiert werden soll.

Ziffer 6.3: Die vom UVEK vorgeschlagenen Varianten "Finöv II 2020" und "unbestimmt" sind miteinander zu verknüpfen. Das heisst: Der Bundesrat gibt als Zielvorgabe vor, eine Bergvariante innerhalb von Finöv II ab 2020 zu realisieren. Verfahren und Planungsstudien sowie allfällig weitere Projekte sind jedoch nicht sofort, sondern zu gegebener Zeit in Angriff zu nehmen und dem Parlament zu unterbreiten.

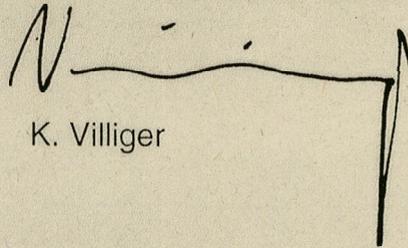
Begründung:

Es gibt wenig Sinn, bei einem vorgesehenen Baubeginn im Jahre 2020 bereits heute Studien, Planungs- und Sondierarbeiten für eine Bergvariante sowie Entscheidungsgrundlagen für Finöv II (mit den entsprechenden verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen für den Bund) zu erarbeiten und dem Parlament zu unterbreiten. Diese Arbeiten sind zu gegebener Zeit in Angriff zu nehmen. Der Entscheid des Bundesrats, dem Parlament nach Abschluss der jetzigen vier Eisenbahngrossprojekte ein Finöv II-Paket vorzulegen, genügt zum jetzigen Zeitpunkt. Werden die obgenannten Arbeiten bereits heute in Angriff genommen, besteht die Gefahr, die Arbeit mehrmals machen zu müssen resp. gar auf Halde zu produzieren, da die Welt

im Jahre 2020 - mit Ausnahme der geologischen Grundlagen - anders aussehen wird als heute. Sollen deshalb bereits heute Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden, dann einzig bzgl. der Geologie einer Bergvariante lang.

Weiter möchten wir im Zusammenhang mit der Planung von FinöV II festhalten, dass die Realisierung der entsprechenden Bauvorhaben nicht nur nach Beendigung der FinöV I-Projekte vorzusehen ist (vgl. Ziffer 6.5 des Aussprachepapiers), sondern auch nach vollständiger Rückzahlung der dem Fonds gewährten Vorschüsse.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' followed by a horizontal line and a vertical stroke on the right side.

K. Villiger



3003 Bern, **25. JUNI 2002**

An die Mitglieder des Bundesrates

Nachtrag zum Aussprachepapier

NEAT-Linienführung im Kanton Uri – Antwort auf das Schreiben des Kantons Uri vom 18. Juni 2002

1. Ausgangslage

Im Hinblick auf den Entscheid des Bundesrates zur Linienführung im Kanton Uri hat das UVEK eine konsensfähige Lösung angestrebt. In diesem Zusammenhang wurden mit der Regierung des Kantons Uri mehrere Gespräche geführt. Dabei wurde dem Kanton Uri die Position gemäss Aussprachepapier dargelegt.

Der Urner Regierungsrat hat seine Haltung mit Schreiben vom 18. Juni 2002 zur Position des UVEK schriftlich festgehalten und präzisiert. Zusammengefasst äussert sich der Regierungsrat wie folgt:

- a. Der Regierungsrat begrüsst die Bereitschaft des UVEK, die Realisierung einer Bergvariante zu beantragen.
- b. Als Sicherheit fordert er die finanzielle Sicherstellung der Bergvariante durch das Parlament und einen Baubeginn bis spätestens im Jahr 2012. Ansonsten ist er nicht bereit, auf die Unterquerung des Schächens zu verzichten.
- c. Das neue Auflageprojekt dürfe die Bergvariante weder zeitlich noch technisch ungünstig präjudizieren, die Gleisanlage sei möglichst schlank zu halten und die Schächenerquerung müsse für den Fall, dass der zweite Punkt nicht erfüllt werde, als Option offen bleiben.
- d. Das UVEK solle dem Bundesrat vorerst keinen Antrag für das weitere Vorgehen stellen. Statt dessen sei eine Arbeitsgruppe mit Vertretung Uris einzusetzen, mit dem Auftrag, die geeigneten Vorgehensschritte im Sinne Uris aufzuarbeiten.

2. Mitteilungen

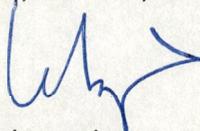
Das UVEK hat die Anliegen des Urner Regierungsrates geprüft und kommt zu folgenden Schlüssen:

- zu a. Eine Bergvariante lang offen hätte zwar sicherheitstechnische und finanzielle Vorteile, doch auch eine Bergvariante lang geschlossen ist technisch machbar. Sie berücksichtigt die räumlichen Verhältnisse besser und wäre deshalb aus Urner Sicht

vorteilhafter. Dies erhöht die Chancen auf eine rasche Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.

- zu b. Die von den Urnern geforderte Gewähr für eine sehr rasche Realisierung kann nicht im verlangten Ausmass gewährt werden. Der Baubeginn ist aus verkehrs- und finanzpolitischen Gründen erst nach Abschluss der übrigen FinöV I-Projekte möglich. Die finanzielle Sicherheit bedeutet, dass das Parlament die FinöV II-Vorlage verabschiedet haben müsste. Dies dürfte selbst bei beschleunigter Behandlung der Vorlage erst ca. 2005/06 der Fall sein. Die Baubewilligung für die Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der Stammlinie sollte jedoch für 2004 angestrebt werden.
- zu c. Diese Begehren können teilweise erfüllt werden. An einer sechsgleisigen Überholgleisanlage ist aus Kapazitätsgründen festzuhalten. Allenfalls könnte auf eine Unterquerung des Schächens im Verlauf des Plangenehmigungsverfahrens eingeschwenkt werden, indem die Querung des Schächenbaches als separates Projektmodul behandelt wird (Teilgenehmigung für Portalbereich und südlicher Teil der Überholgleisanlage). Die Planung wird darauf ausgerichtet.
- zu d. Das Einsetzen einer Arbeitsgruppe ist im jetzigen Zeitpunkt nicht angezeigt. Zuerst sind durch den Bundesrat, entsprechend dem vorliegenden Aussprachepapier, die Vorentscheide (Berg lang geschlossen, Vorinvestitionen, Planungsbeginn Berg lang usw.) zu fällen. Der Kanton Uri kann dann beim Erarbeiten der Entscheidungsgrundlagen für die Planungsbotschaft angemessen einbezogen werden.

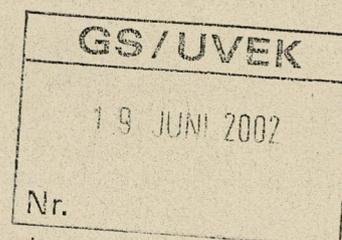
UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Moritz Leuenberger

Beilagen:

- Schreiben vom 18. Juni 2002 des Urner Regierungsrats an Bundesrat Leuenberger
- Entwurf der Antwort des Gesamtbundesrates



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Herr
Bundesrat Moritz Leuenberger
Vorsteher des Eidg. Departementes für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Neat; Haltung des Regierungsrates zum Vorschlag des UVEK

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Vorerst bedanken wir uns nochmals für das Gespräch zur Neat-Linienführung im Kanton Uri, das wir am 11. Juni 2002 mit Ihnen führen durften. Wie vereinbart, haben wir Ihnen die Haltung des Regierungsrates auf Ihren Vorschlag mündlich mitgeteilt. Wir erlauben uns, Ihnen unsere Haltung mit diesem Brief zu bestätigen.

A. Angebot UVEK

Sie haben sich bereit erklärt:

- dem Bundesparlament eine Botschaft zu einem Planungskredit für eine spätere Bergvariante vorzulegen;
- im (zeitlich vorangehenden) Auflageprojekt Vorinvestitionen vorzusehen;
- eine Schächtenüberquerung mit geringerer Dammhöhe zu verwirklichen;
- ca. im Jahr 2020 dem Bundesparlament eine FinöV-II-Vorlage zu unterbreiten, mit welcher die Bergvariante und allenfalls weitere Anliegen anderer Kantone finanziert werden;
- den Sachplanentscheid vom 19. Juni 2000 entsprechend anzupassen.

B. Haltung des Regierungsrates dazu

1. Der Regierungsrat begrüsst, dass das UVEK bereit ist, auf eine Bergvariante einzuschwenken.
2. Die Sicherheiten und der Zeithorizont, die das UVEK für die Verwirklichung einer Bergvariante gewährt, genügen dem Regierungsrat aber nicht. Wenn diese nicht verbessert werden, muss der Regierungsrat an seinen ursprünglichen Forderungen, namentlich an einer Schächtenunterquerung, festhalten.

Der Regierungsrat ist bereit, auf eine Schächtenunterquerung zu verzichten, wenn und sobald die Verwirklichung der Bergvariante gesichert ist.

Als ausreichende Sicherheit betrachtet der Regierungsrat einen FinöV-II-Beschluss des Bundesparlaments. Dieser soll mit der Botschaft für einen Planungskredit angekündigt werden. Er muss:

- a) die Verwirklichung einer Bergvariante in Uri finanziell sicherstellen;
 - b) einen Zeitplan enthalten, der den berechtigten Anliegen Uris gerecht wird (Baubeginn der Bergvariante bis spätestens 2012).
3. Das bisherige Auflageprojekt vom Juni 2001 für eine Talvariante ist aufzugeben. Ein neues Auflageprojekt Altdorf-Süd / Erstfeld, das vor dem FinöV-II-Beschluss aufgelegt wird, muss folgende Kriterien erfüllen:
 - a) die Verwirklichung der Bergvariante darf weder zeitlich noch technisch ungünstig präjudiziert werden;
 - b) die Anlage muss eine möglichst schlanke Gleisanlage und eine optimierte Schächtenüberquerung enthalten;
 - c) die Option für eine Schächtenunterquerung muss offen bleiben für den Fall, dass das Bundesparlament die Finanzierung einer Bergvariante nicht beschliesst.
 4. Zum weiteren Vorgehen ersucht der Regierungsrat das UVEK um Folgendes:
 - a) Das UVEK verzichtet vorerst darauf, dem Bundesrat Antrag für das weitere Vorgehen zu stellen.
 - b) Stattdessen erteilt das UVEK einer Arbeitsgruppe, in der auch der Kanton Uri vertreten ist, den Auftrag aufzuzeigen, wie die hier erwähnte Haltung des Urner Regierungsrates mit geeigneten Vorgehensschritten umgesetzt werden kann.
 - c) Ziel dieses Auftrags ist es, Vorschläge zu unterbreiten, damit der Bau der Bergvariante und der Zufahrtslinie zum Gotthard-Basistunnel rasch verwirklicht werden

kann. Dabei soll die gesamte Problemlage in Uri berücksichtigt werden, wie sie in der Studie "Vision Reussebene 2030" zum Ausdruck kommt.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, die Versicherung unserer Wertschätzung.

6460 Altdorf, 18. Juni 2002



Im Namen des Regierungsrates

Frau Landamman: Dr. Gabi Huber

Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

Landammann und Regierungsrat
des Kantons Uri

6460 Altdorf

NEAT-Linienführung im Kanton Uri

Sehr geehrte Frau Landammann
Sehr geehrte Regierungsmitglieder

An seiner heutigen Sitzung hat der Bundesrat die Entscheide über die Linienführung der NEAT im Kanton Uri getroffen. Er hat dabei dem Anliegen des Kantons Uri nach einer umweltschonenden Linienführung mit der Festlegung der Bergvariante als mittelfristiges Ziel Rechnung getragen. Die mit Ihnen im Vorfeld dieses Entscheides geführten Besprechungen sind in die Beratungen des Bundesrats eingeflossen.

Im Einzelnen hat der Bundesrat entschieden:

- Festlegen einer Bergvariante geschlossen im Sachplan AlpTransit mit optimierter Verknüpfung des GBT an die SBB-Stammlinie im Raum Rynächt.
- Verzicht auf die bisherige Talvariante mit offener Linienführung durch die Urner Reuss-ebene bis zum Axentunnel.
- Erarbeiten der Entscheidungsgrundlagen für eine Planungsbotschaft FinöV II unter Einbezug aller zurückgestellten NEAT-Strecken; Baubeginn nach Realisierung der FinöV I-Projekte (ca. ab 2020).
- Überarbeiten der Auflageprojekte für die Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der Stammlinie im Raum Erstfeld unter Berücksichtigung des neuen Linienführungsentscheids (Vorinvestitionen für Fortsetzung Berg lang, reduzierte Dammhöhe in Rynächt, sechsgleisige Überholgleisanlage, Schächenüberquerung).

In Ihrem Schreiben vom 18. Juni 2002 beantragen Sie, die weiteren Arbeiten und Verfahren zu sistieren und eine Arbeitsgruppe zur Festlegung des weiteren Vorgehens einzusetzen. Der Bundesrat hat diesen Antrag zur Kenntnis genommen, aber beschlossen, die NEAT im Kanton Uri nunmehr umzusetzen und auf diesen Vorschlag nicht einzutreten. Selbstverständlich werden Sie bei den weiteren Arbeiten durch das UVEK in geeigneter Weise einbezogen.

Wir gehen davon aus, dass auch Sie weiterhin an einer raschen Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels interessiert sind und hoffen, dass die zuständigen kantonalen Instanzen die verantwortlichen Planungsorgane, vorab die AlpTransit Gotthard AG, bei den Abklärungen für die Optimierung des Auflageprojekts zur Verknüpfung des Basistunnels mit der Stammlinie unterstützen werden.

3003 Bern,

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident

Kaspar Villiger

Die Bundeskanzlerin

Annemarie Huber-Hotz



3003 Bern, **20. JUNI 2002**

An den Bundesrat

Aussprachepapier

NEAT-Linienführung im Kanton Uri – Weiteres Vorgehen

1 Zusammenfassung

Der ursprüngliche Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss / Volksabstimmung 27.09.92) sah neben den Basistunneln auch Zufahrtsstrecken vor. Für diesen NEAT-Vollausbau wurden 1994 Vorprojekte eingereicht. Eine Bergvariante geschlossen galt damals aufgrund der hohen Kosten als nicht machbar. Sie wurde deshalb aus dem Variantenfächer gestrichen (kein Vorprojekt).

Mit der FinöV-Vorlage (Volksabstimmung 29.11.98) wurden alle Zufahrtsstrecken zurückgestellt (z.B. Bellinzona, Schwyz, Axen-, Niesenflanken- und Mundbachtunnel). Finanzierte NEAT-Investitionen der 1. Bauphase¹ sind die Basistunnel und deren Verknüpfungen mit den Stammlinien im Kandertal, im Rhonetal, in der Riviera und in Uri. Für die finanzierten Strecken wurden die Auflageprojekte erarbeitet, die Plangenehmigungsverfahren eingeleitet und - mit Ausnahme Uri – auch abgeschlossen.

Für die Verknüpfung in Uri wurde ein Auflageprojekt auf der Basis einer künftigen Talvariante aufgelegt. Uri verlangte jedoch stets eine Bergvariante. Gegen das Auflageprojekt sind in der Folge 900 Einsprachen eingegangen.

Die parallel dazu erarbeitete Machbarkeitsstudie einer Bergvariante ergab das Resultat „technisch machbar“. Uri forderte daraufhin, die Bergvariante sofort in Angriff zu nehmen und alle Anschlussprobleme darauf auszurichten.

Anträge UVEK:

1. Im Sachplan ist die Bergvariante vorzusehen, d.h. die Talvarianten-Optionen nördlich Bahnhof Altdorf „Basis II“ (Viadukt), „West“, „Hafnerried“ und „Moosbad“ fallen weg.
2. Auflageprojekt Anschluss Gotthard-Basistunnel an Stammlinie (optimierte Verknüpfung) auf der Basis einer künftigen Bergvariante überarbeiten und Schächtenüberquerung vorsehen. Die Unterquerung käme nur in Frage, wenn keine Bergvariante erstellt wird.
3. Vorlage für Planungskredit zur Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für die Diskussion einer FinöV II-Vorlage und die Aufarbeitung der Bergvariante lang auf den Planungsstand der übrigen zurückgestellten Zufahrtsstrecken (weitere Vorlagen nach Parlamentsentscheid).

¹ Finanzierte NEAT-Investitionen: 1. NEAT-Bauphase: Lötschberg-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel einschliesslich Verknüpfungen; 2. NEAT-Bauphase: Ceneri-, Zimmerberg- und Hirzeltunnel einschliesslich Verknüpfungen

- das Vorprojekt für den finanzierten Streckenabschnitt Portal Erstfeld bis in den Raum südlich Altdorf (Anschluss GBT an die Stammlinie SBB) gemäss Basisvariante II zu genehmigen (Talvariante);
- den Sachplan AlpTransit entsprechend anzupassen.

Das UVEK wurde mit der Umsetzung beauftragt. Der Regierungsrat des Kantons Uri und die betroffenen Bundesstellen (BAV, ARE, ASTRA und BUWAL) waren im Begleitgremium vertreten.

Zur Linienführung im Kanton Uri wurden vier Studien eingeleitet (Machbarkeitsstudie Bergvariante lang, Optimierungsstudie Talvariante, Studie zur Identifikation der räumlichen Probleme in der Urner Reusebene, Planungsstudie Vision Urner Reusebene 2030).

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) hat der Bund die AlpTransit Gotthard AG beauftragt, für den finanzierten Streckenteil Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels [GBT] an die Stammlinie ein Auflageprojekt zu erarbeiten. Aufgrund der im Rahmen der öffentlichen Auflage im Sommer 2001 eingegangenen 900 Einsprachen (weitgehend Standardeinsprachen) hat er zudem Abklärungen zu den Haupteinsprachepunkten „Schächenquerung“ und „Dammhöhe“ in Auftrag gegeben.

Fristgerecht konnten Ende 2001 sowohl die Studien zur Linienführung der NEAT-Zufahrtsstrecken wie auch die Abklärungen zum Plangenehmigungsverfahren (PGV) abgeschlossen werden. Im Januar / Februar 2002 hatten sämtliche Beteiligten die Möglichkeit, sich zu den Ergebnissen vernehmen zu lassen.

2.3 Wiedererwägungsgesuch Uri

Der Regierungsrat des Kantons Uri reichte am 26. Februar 2002 ein Wiedererwägungsgesuch zum eingangs erwähnten Entscheid vom 19. Juni 2000 ein. Er macht geltend, dass sich mit den Studienergebnissen zur Machbarkeit einer Bergvariante lang und einer Schächenunterquerung eine grundlegend neue Beurteilungsgrundlage ergeben habe. Das Schweizer Volk und das Parlament hätten sich somit beim FinöV-Entscheid und der Bundesrat beim Sachplanentscheid vom Juni 2000 in einem „Grundlagenirrtum“ befunden.

Zusammenfassend beantragt der Kanton Uri:

- die Wiedererwägung bzw. Aufhebung der Bundesratsbeschlüsse zum Sachplan und zum Vorprojekt vom Juni 2000;
- die Festsetzung der Variante Berg lang geschlossen im Sachplan;
- die umgehende Einleitung der erforderlichen Schritte zur Erweiterung des Projekt- und Finanzierungssperimeters zugunsten der sofortigen Realisierung Berg lang geschlossen;
- den Rückzug der hängigen Auflageprojekte und deren Überarbeitung gemäss den obengenannten Anträgen.

Die Anliegen des Kantons Uri werden im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen behandelt.

2.4 Zweck des vorliegenden Aussprachepapiers

Das vorliegende Aussprachepapier dient dazu:

- Bericht zu erstatten über die Ergebnisse der Studien zur Linienführung im Kanton Uri und den Stand des Plangenehmigungsverfahrens;
- Entscheidungsgrundlagen für die Wahl der Linienführungsvariante im Kanton Uri zu liefern (Talvariante, Bergvarianten) - einschliesslich zeitlicher Rahmen der Realisierung und erste Kostenangaben;
- Grundsatzentscheide zum weiteren Vorgehen zu fällen.

Das vom Bundesrat gewählte Vorgehen wird anschliessend umgesetzt und soweit notwendig zum formellen Entscheid unterbreitet (Sachplan, Finanzierung).

3 Grundsätzliche Überlegungen zum weiteren Vorgehen

Die Redimensionierung der NEAT im Rahmen der FinöV-Vorlage erfolgte in einem langwierigen politischen Prozess. Sämtliche NEAT-Regionen mussten erhebliche Abstriche in Kauf nehmen (z.B. Umfahrung der Region Bellinzona, Zufahrtsstrecken im Kanton Schwyz, Niesenflankentunnel, Autoverlad, Tunnelast Mundbach). Eine vorgezogene Finanzierung und Realisierung der zurückgestellten Streckenteile im Kanton Uri ist somit auch mit Blick auf die übrigen Regionen zu beurteilen. Mit Forderungen nach einer umgehenden Realisierung dieser zurückgestellten Strecken ist auch aus anderen Kantonen zu rechnen (insbesondere Vollausbau Lötschberg, Bau der Umfahrung Bellinzona).

Unumgänglich ist in jedem Fall eine Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der Stammlinie. In Anhängigkeit der nördlichen Fortsetzung der NEAT-Strecken bezüglich Linienführung und Zeithorizont ergeben sich jedoch unterschiedliche Schnittstellen (z.B. Lage der Abzweiger für eine Bergvariante) und Gleistopologien (z.B. Anzahl und Anordnung der Gleise).

Der Bundesrat hat die Kompetenz zur raumplanerischen Festlegung der Zufahrtsstrecken im Sachplan AlpTransit. Hingegen liegt es in der alleinigen Kompetenz des Parlaments, den mit FinöV festgelegten Perimeter zu erweitern, zusätzliche Objekte aufzunehmen und deren Finanzierung zu regeln.

4 Entscheidungsbaum

Die zu fällenden Entscheide und die entsprechenden Verfahrensebenen und Auswirkungen können wie folgt dargestellt werden (Erläuterungen zu einzelnen Varianten unter Ziff. 4):

Materielle Entscheide		Fragestellung	Kosten ² Auswirkungen auf den Fonds		Rechts- grundlage	
		Sollen die zwei neuen NEAT-Gleise durch die Urner Reuss-ebene oder durch den Berg geführt werden?			Art. 8 ^{bis} Alpentransit-Beschluss Sachplan-entscheid	
Talvariante	Bergvariante		1,5 Mrd.			
		Falls Entscheid für Bergvariante; welche Bergvariante: offen oder geschlossen?			Nicht finanzierte NEAT-Investitionen; gemäss Art. 8 ^{bis} Alpentransit-Beschluss, neuer BB notwendig:	
Offen	Geschlossen		1,8 Mrd.	2,2 Mrd.		
		Wann soll die Bergvariante bzw. die Gesamtlösung FinöV II realisiert werden?				
Zeitpunkt unbestimmt	Nach Abschluss Grossprojekte (ab ca. 2020)	So rasch wie möglich (Wunsch Uri)	Fonds OK Zusatzkredit	Fonds um 10 Jahre längern	Fonds gesprengt	Grossprojekte gemäss Art. 196 BV
						Wie sieht die zwingend erforderliche Verknüpfung des GBT mit der Stammlinie aus?
Unbestimmt	FinöV II 2020	FinöV II subito				Art. 5 ^{bis} PGV
FinöV II subito: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 4gleisig; Schächten hoch. FinöV II 2020: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 6gleisig; Schächten hoch Unbestimmt: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 6gleisig; Schächten tief						

² Vergleichsbasis Basivariante II (Talvariante mit Viadukt): ca. 1,15 Mrd. Fr.

5 Erläuterungen zu den Varianten

Im Anhang 2 sind die Haupt- und Untervarianten beschrieben, die wichtigsten Konsequenzen und Merkmale aufgeführt sowie die Hauptvarianten auf Kartenausschnitten dargestellt. Das UVEK beurteilt diese gesamthaft wie folgt:

5.1 Talvariante und Untervarianten

Talvariante (siehe Beilagen 1 und 2 und Karte 2a): Das bedeutet, dass die zwei neuen NEAT-Gleise parallel zur Stammlinie durch die Urner Reusebene geführt werden. Beste Talvariante aus der Optimierungsstudie ist „Hafnerried tief mit Schächenunterquerung“. Diese Variante stellt insgesamt eine gute Lösung dar, da auf den Viadukt verzichtet und mit der Schächenunterquerung eine Verbesserung umgehend realisiert werden könnte. Auch die Anbindung des Kantons Uri an den Schienenverkehr wäre durch die bestehenden Stationen in Altdorf und Flüelen sichergestellt. Diese Variante würde aber gegenüber einer als machbar erwiesenen Bergvariante im Kanton Uri keinerlei Akzeptanz finden. Es ist vor diesem Hintergrund auf politischer Ebene zu entscheiden, ob diese Variante weiterzuverfolgen ist. Die Kosten belaufen sich auf ca. 1,5 Mrd. Fr. d.h. Mehrkosten³ von ca. 300-400 Mio. Fr. im Vergleich zum bisherigen Projekt Basisvariante II.

Untervariante mit neuer Schächenüberquerung: Eine Überquerung anstelle der Unterquerung würde die Kosten um rund 300 Mio. Fr. senken und betrieblich bessere Bedingungen schaffen. Aus den Studien geht hervor, dass bei den Talvarianten die Unterquerung des Schächens aus Umweltgründen (insbesondere Lärm) vorzuziehen ist.

5.2 Bergvarianten und Untervariante

Berg lang offen (siehe Beilage 1 und 2 und Karte 2b): Diese Variante wird in der Machbarkeitsstudie als beste Bergvariante evaluiert; insbesondere aus sicherheitstechnischen Gründen. In der Vernehmlassung über die Studienergebnisse spricht sich der Kanton Uri gegen diese Variante aus (grösserer Landschaftseingriff gegenüber einer vollständig im Berg verlaufenden Linienführung). Von Bundesseite wird die Bewertung als Bestvariante Berg demgegenüber überwiegend unterstützt (Kosten, Sicherheit). Die Kosten belaufen sich auf ca. 1,8 Mrd. Fr. d.h. Mehrkosten² ca. 600-700 Mio. Fr. im Vergleich zum Projekt Basisvariante II.

Berg lang geschlossen (siehe Beilage 1 und 2 und Karte 2c): Eine vollständig im Berg verlaufende Linienführung hat sich als machbar erwiesen und hat insbesondere Vorteile in den Bereichen Raum/Siedlung sowie Umwelt. Deshalb ist die Akzeptanz im Kanton Uri grundsätzlich gegeben. Als Nachteile anzuführen sind die hohen Kosten, die aufwändigen Sicherheitsmassnahmen (Verlängerung eines 57 km langen Tunnels auf rund 80 km) sowie allfällige Konsequenzen auf die Querung des Felderbodens im Raum Brunnen/Schwyz (möglicherweise aus Sicherheitsgründen keine Tieflage mehr möglich). Die Kosten belaufen sich auf ca. 2,2 Mrd. Fr., d.h. Mehrkosten² ca. 1 Mrd. Fr. im Vergleich zum Projekt Basisvariante II.

³ Die Kostenangaben beruhen auf den Kostenschätzungen, die im Rahmen der Studien durchgeführt wurden. Sie dienen dem relativen Vergleich zwischen den Varianten, können jedoch für ein Einzelobjekt (z.B. Kosten Unterquerung Schächen) noch wesentliche Abweichungen erfahren (Preisstand 1998, Kostengenauigkeit +/- 25%).

Untervariante Bergvariante mit Anschluss an sanierten SBB-Axentunnel (siehe Beilage 2): Aus Bundessicht ist festzuhalten, dass diese Variante bisher nicht mit dem NEAT-Konzept kombiniert wurde und lediglich das Stammnetz der SBB betrifft. So können zur Zeit darüber keine fundierten Aussagen gemacht werden. Erhebliche Schwierigkeiten sind zumindest in den Bereichen Sicherheit (zwei Einspurröhren-System für den Axentunnel), Betrieb (ein Betriebskonzept für diese Lösung fehlt) und Finanzen absehbar. Letztlich würde mit der Verbindung der Bergvariante mit dem sanierten SBB-Axentunnel eine Tunnelstrecke erstellt, die beim Vollausbau (bzw. dem Bau des NEAT-Axentunnels) nicht mehr notwendig ist und somit infolge der voraussichtlich relativ kurzen Nutzungsdauer ein schlechtes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

5.3 Verknüpfung GBT mit Stammlinie SBB

Die Bergvarianten (offen und geschlossen) bedingen aus Sicherheitsgründen zwingend eine Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels (GBT) mit der Stammlinie im Raum Erstfeld/Altdorf. Um die Kapazität des GBT nicht einzuschränken, ist zudem im Raum Rynächt eine Überholgleisanlage notwendig. Hingegen ist – im Unterschied zur Talvariante – die Unterquerung des Schächenbaches aus Umweltkriterien nicht ableitbar. Zudem sind gewisse Vorinvestitionen für den Abzweiger Uri Süd (→ Beilagen 2b bzw. 2c) notwendig.

Untervariante reduzierte Überholgleisanlage (kombinierbar mit Berg lang offen/ Berg lang geschlossen; vgl. Beilage 2). Negativ ins Gewicht fällt, dass mit einer reduzierten Überholgleisanlage ein Kapazitätsverlust im Güterverkehr von 20 bis 35 Prozent bis zum Vollausbau, d.h. Bergvariante, in Kauf zu nehmen wäre und somit der Gotthard-Basistunnel nicht von Anfang an in vollem Umfang genutzt werden könnte. Ferner würden der Fahrplangestaltung sehr enge Grenzen gesetzt und die Angebotsgestaltung wesentlich eingeschränkt. Dieser Umstand wird vom Kanton Uri positiv gewertet, erhöht sich doch damit aus seiner Sicht der Druck auf eine rasche Realisierung der Bergvariante. Es ist letztlich ein politischer Entscheid, ob ein „Nadelöhr“ bzw. ein Kapazitätsverlust vom Bund mit Blick auf die Verlagerungspolitik akzeptiert werden kann (Minderkosten in der Grössenordnung von 30 Mio. Fr.).

Untervariante Schächen tief (kombinierbar mit Berg lang offen/ Berg lang geschlossen; vgl. Beilage 2): Bei Realisierung einer Bergvariante ist diese Untervariante als „Luxuslösung“ zu bezeichnen: sowohl die Vorinvestition in eine Bergvariante lang als auch eine Schächenunterquerung würden vom Bund zugestanden. Der Nutzen einer Schächenunterquerung würde sich nur in einer Zwischenphase (bis zur Realisierung der Bergvariante) auswirken, da anschliessend die Zugsfrequenzen und damit die Immissionen deutlich abnehmen, was zu einer weiteren Verschlechterung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses dieses Bauwerks führt. Die auf den ersten Blick für den Kanton Uri bestmögliche Lösung hat für diesen den Nachteil, dass mit der Realisierung der Schächenunterquerung kein Druck auf eine rasche Realisierung der Bergvariante besteht (Mehrkosten ca. 250 Mio. Fr.).

6 Vorschlag UVEK zum weiteren Vorgehen

Das UVEK beantragt dem Bundesrat für die Linienführung im Kanton Uri auf der Basis der dargelegten Entscheidgrundlagen Folgendes (vgl. entsprechender Entscheidbaum in Beilage 4):

6.1 Talvariante versus Bergvariante inkl. Verknüpfung GBT-Stammlinie

- Antrag UVEK: Verzicht auf die bisherige Talvariante mit offener Linienführung durch die Urner Reusebene bis zum Axentunnel; Aufnahme einer Bergvariante mit optimierter Verknüpfung des GBT an die SBB-Stammlinie und Überholgleisanlage im Raum Rynächt.
- Begründung: Die Talvariante sah vor, das Urner Reusstal nach dem GBT viergleisig zu queren (2 bisherige Gleise, 2 neue Gleise). Grosse Bevölkerungskreise (insbesondere Allianz für eine NEAT im Berg) wehren sich dagegen. Einzig der Entscheid für eine Bergvariante und eine optimierte Verknüpfung GBT mit Stammlinie kann die Situation deblockieren.

6.2 Bergvariante offen versus Bergvariante geschlossen

- Antrag UVEK: Bergvariante geschlossen
- Begründung: Mit dieser Variante werden die Umwelt- und Raumordnungskriterien (Landverbrauch) gegenüber den Kosten höher bewertet. Aus Sicherheitsgründen ist allerdings eine zusätzliche Nothaltestelle nötig.
- Weitere Schritte: Das UVEK leitet das entsprechende raumplanungsrechtliche Verfahren ein und unterbreitet dem Bundesrat im Jahre 2003 einen formellen Antrag auf Festsetzung dieser Variante im Sachplan AlpTransit.

6.3 Realisierungszeitpunkt Bergvariante geschlossen

Die Realisierung der Bergvariante bedingt ohnehin ein neues Bundesgesetz. Als Zielvorgabe des Bundesrates stehen zur Auswahl (z.T. kombinierbar):

- a) „unbestimmt“: Der Zeitpunkt für Verfahren und Baubeginn werden nicht festgelegt (nur Linienführung im Sachplan festgesetzt);
 - b) „FinöV II 2020“: Verfahren (FinöV II-Vorlage) umgehend einleiten, Baubeginn nach Beendigung FinöV I (ca. ab 2020);
 - c) „FinöV II subito“: Verfahren (FinöV II-Vorlage) sofort einleiten, Baubeginn sobald neuer Bundesbeschluss vorliegt (Wunsch Uri).
- Antrag UVEK: „FinöV II 2020“: Es sind die Entscheidungsgrundlagen für eine allfällige FinöV II-Vorlage – unter Einbezug aller zurückgestellten NEAT-Strecken – auszuarbeiten, Baubeginn nach Beendigung der Realisierung der FinöV I-Projekte (ca. ab 2020).
 - Begründung:
 - Die alleinige Festsetzung auf Sachplanebene ohne Fixierung des Realisierungszeitpunktes („unbestimmt“) ist nicht sinnvoll: daraus resultiert Unsicherheit, insbesondere auch hinsichtlich des zu verfolgenden Vorgehens für die Verknüpfung des GBT an die Stammlinie (vgl. Ziff. 6.4).
 - Eine sofortige Realisierung der Bergvariante, wie es die Urner Regierung fordert („FinöV II subito“), hätte spürbare Auswirkungen auf den FinöV-Fonds. Ohne Erhöhung der Bevorschussungslimite (aus finanzpolitischer Sicht nicht wünschbar und gemäss Art. 6 Fondsreglement nicht zulässig) würde sich dadurch der Finanzierungsengpass in den Jahren bis 2010/15 verschärfen.

Daraus resultieren negative Auswirkungen bzw. eine Konkurrenzsituation hinsichtlich der Projekte BAHN 2000/2 und HGV.

- Die Redimensierung der NEAT erfolgte im Rahmen der FinöV-Vorlage in einem schwierigen politischen Prozess. Sämtliche NEAT-Regionen mussten Abstriche in Kauf nehmen. Eine vorgezogene Finanzierung und Realisierung einzig der zurückgestellten Streckenteile im Kanton Uri wäre u.E. aufgrund von berechtigten Forderungen dieser Regionen kaum durchführbar.
- Weitere Schritte: Das UVEK bereitet die entsprechenden Vorlagen zuhanden des Parlamentes zeitgerecht vor:
 - Botschaft für Kredit zur Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen. Diese betreffen notwendige Studien, Planungs- und Sondierarbeiten für Berg lang und Entscheidungsgrundlagen FinöV II sowie verkehrspolitische, wirtschaftliche und finanzielle Auswirkungen für den Bund.
 - weitere Vorlagen je nach Parlamentsbeschluss (z.B. Vorlage FinöV II).

6.4 Verknüpfung GBT mit Stammlinie (Uri Süd)

Zur Auswahl stehen die Varianten FinöV II subito, FinöV II 2020 und unbestimmt.

- Antrag UVEK: Die Anbindung des GBT an die Stammlinie (Verknüpfung Uri Süd) wird gemäss Variante „FinöV II 2020“ optimiert.
- Begründung: Im Hinblick auf den Bau der Bergvariante geschlossen ab 2020 wird die Strecke derart gestaltet, dass weder Kapazitätsengpässe, noch unnötig hohe Kosten oder eine untragbare Belastung für Uri entsteht. D.h. Vorinvestitionen Abzweigung Uri Süd, Dammhöhe reduziert, Rynächt 6-gleisig, Schächen hoch.
- Weitere Schritte: Das UVEK
 - leitet die verfahrensleitenden Entscheide ein (Abschreibung bisheriges Auflagenprojekt oder Projektänderung im laufenden Verfahren),
 - beauftragt die Gotthard AlpTransit AG mit der Erarbeitung eines neuen Auflagenprojektes bzw. einer Projektänderung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Optimierungen.

6.5 Finanzielle Auswirkungen und Fazit

Die Realisierung des Antrags UVEK⁴ kostet im Raum Uri/Schwyz gesamthaft gegen 1 Milliarde Franken mehr als die Realisierung der bisher vorgesehenen Basisvariante II (Talvariante). Es ist jedoch die einzige Variante, welche die Situation zu deblockieren vermag und langfristig eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrssituation im Kanton Uri ermöglicht. Die Finanzierung der Verknüpfung GBT mit Stammlinie Uri Süd einschliesslich Vorinvestition für die Abzweigung Uri Süd im Berg sind in den finanzierten NEAT-Investitionen enthalten. Alle weiteren Investitionen sind mit FinöV II zu finanzieren.

Die Realisierung einer Schächenunterquerung (Schächen tief statt Schächen hoch) würde Mehrkosten in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken bewirken die z.T. über

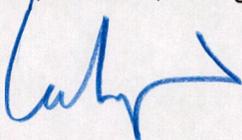
⁴ Berg Lang geschlossen (Tunnel zwischen Abzweiger Uri Süd und Abzweiger Uri Nord) ab 2020; Verknüpfung GBT mit Stammlinie Uri Süd (Überholgleisanlage Rynächt 6gleisig, Schächen hoch) sofort; Verknüpfung Axentunnel mit Stammlinie Uri Nord ab 2020 (Mehrkosten bedingt durch Abzweiger Uri Nord und Tunnel zwischen den Abzweigern Uri Süd und Nord)

einen Zusatzkredit finanziert werden müssten, da für eine derartige Projektänderung die Reserven nicht ausreichen.

Für FinöV II unter Einbezug sämtlicher zurückgestellter NEAT-Strecken ist mit einer Gesamtsumme von rund 6-8 Milliarden Franken zu rechnen. Dies entspricht in etwa jener Summe, die heute im FinöV-Fonds für die Realisierung der Projekte B2000/2 und HGV eingestellt ist. Wir gehen davon aus, dass aus finanzpolitischen Gründen weder eine Erhöhung der Bevorschussungslimite noch eine Erschliessung zusätzlicher Finanzierungsquellen realistisch ist. Gemäss Artikel 6 des Fondsreglement darf zudem der Plafonds für Bevorschussung nicht für die Verwirklichung neuer Projekte erhöht werden. Ebenso erachten wir ein Zurückstellen der Projekte B2000/2 und HGV zu Gunsten des NEAT-Vollausbaus als verkehrspolitisch verfehlt. Für den NEAT-Vollausbau verbleibt somit die Lösung, die Dauer des Fonds um rund 10 Jahre zu verlängern und die Realisierung der entsprechenden Bauvorhaben nach Beendigung der FinöV I-Projekte vorzusehen.

Wir bitten Sie, vom Aussprachepapier und vom weiteren Vorgehen Kenntnis zu nehmen und über die vorgeschlagenen Varianten eine Aussprache zu führen.

UVEK, Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



Moritz Leuenberger
Bundesrat

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Beilage 1: Ergebnisse der Studien und der Abklärungen im PGV
- Beilage 2: Variantenfächer zur NEAT-Linienführung
- Beilage 2a: Plan optimierte Talvariante
- Beilage 2b: Plan Bergvariante lang offen
- Beilage 2c: Plan Bergvariante lang geschlossen
- Beilage 3: Sachplan AlpTransit Blatt 3.12, Kanton Uri
- Beilage 4: Entscheidungsbaum gemäss Vorschlag UVEK Ziff. 6



Neat-Linienführung im Kanton Uri – Weiteres Vorgehen

Aufgrund des Antrags des UVEK vom **20. JUNI 2002**
Aufgrund der Beratung wird -

beschlossen:

1. Vor Aussprachepapier und vom beabsichtigten weiteren Vorgehen wird Kenntnis genommen.
2. Das UVEK wird beauftragt, die Arbeiten gemäss Ziffer 6 weiterzuführen.

Für getreuen Protokollauszug:

Protokollauszug an :				
<input type="checkbox"/> ohne/ <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		VBS		
		EFD		
		EVD		
		UVEK		
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		

Ergebnisse der Studien und der Abklärungen im Plangenehmigungsverfahren

1 Ergebnisse der Studien zur Linienführung der NEAT-Zufahrtsstrecken

1.1 Generelles

Sowohl die Bergvarianten als auch die Talvarianten wurden anhand der gleichgewichteten, in Anlehnung an die Nachhaltigkeitsstrategie des UVEK festgelegten Hauptkriterien Raum/Siedlung, Umwelt, Betrieb, Bau und Kosten beurteilt. Die Bewertungen der einzelnen Varianten wurden sowohl von den Studienautoren, den Kantonsvertretern und den Vertretern der Bundesfachstellen getrennt vorgenommen.

Die Kostenangaben beruhen auf den Kostenschätzungen, die im Rahmen der Studien durchgeführt wurden. Sie dienen dem relativen Vergleich zwischen den Varianten, können jedoch für ein Einzelobjekt (z.B. Kosten Unterquerung Schächen) noch wesentliche Abweichungen erfahren (Preisstand 1998, Kostengenauigkeit +/- 25%).

1.2 Optimierungsstudie Talvariante

Die Talvarianten (West, Zwyer, Hafnerried, Moosbad) wurden im Rahmen dieser Studie auf ihre Optimierungspotenziale untersucht. Insbesondere sollte gemäss Bundesratsbeschluss auf einen Verzicht des bei der Basisvariante II notwendigen Viadukts Hafnerried hingewirkt werden.

Als Variante mit dem höchsten Optimierungspotenzial wurde in allen drei Bewertungsläufen die Variante „Hafnerried tief mit Schächenunterquerung“ ermittelt. Deren Hauptmerkmale sind die Tieflage im Bereich Hafnerried vor dem Südportal des neuen NEAT-Axentunnels (und der damit mögliche Verzicht auf den Viadukt), der Regionalbahnhof in Altdorf sowie die Unterquerung des Schächenbaches. Die Mehrkosten belaufen sich im Vergleich zur Basisvariante II auf ca. 350 Mio. Franken (Preisstand 1998, Kostengenauigkeit +/- 25%) [Planbeilage 2a].

1.3 Machbarkeitsstudie Bergvariante lang

Wesentliche Merkmale der in dieser Studie untersuchten Varianten bilden ein Umfahrungstunnel der Urner Reussebene, die unterirdische Verbindung mit dem NEAT-Axentunnel sowie jeweils ein Anschluss der Neubaustrecke mit der Stammlinie im Raum Flüelen („Spange Nord“) sowie im Raum Erstfeld („Spange Süd“). Dabei wurden einerseits Varianten mit einer vollständig im Berg verlaufenden Linienführung untersucht (Varianten „Berg lang geschlossen“). Andererseits wurden auf Wunsch des Kantons Uri Varianten einbezogen, welche nach dem Portal Erstfeld ca. 2,5 km in offener Strecke geführt und dann wieder in die Bergflanke bei Schattdorf einbiegen (Varianten „Berg lang offen“).

Sämtliche der mit verschiedenen Betriebssystemen untersuchten Bergvarianten (4 Varianten Berg lang geschlossen; 3 Varianten Berg lang offen) erwiesen sich laut Studie als machbar. Als Bestvariante wurde in allen drei, von den Studienautoren, den Bundesfachstellen und den Vertretern des Kantons Uri getrennt durchgeführten Bewertungsläufen die Variante „Berg lang offen“ evaluiert, wobei insbesondere sicherheitstechnische Gründe sowie die Kosten gegenüber den Varianten „Berg lang geschlossen“ den Ausschlag gaben. Die bestplatzierte Variante „Berg lang geschlossen“ erscheint denn auch erst auf dem dritten Rang. Die Mehrkosten belaufen sich im Vergleich zur Basisvariante II auf ca. 700 Mio. Franken für die Variante „Berg lang offen“ bzw. ca. 1000 Mio. Franken für die Variante „Berg lang geschlossen“ (Preisstand 1998, Kostengenaugigkeit +/- 25%) [Planbeilagen 2b + 2c].

1.4 Befragung zur Identifikation räumlicher Probleme

Mit einer Befragung der Behörden und der Bevölkerung in 9 Ortschaften wurde die Befindlichkeit zu Fragen aus den Bereichen Gesellschaft, Raumentwicklung und Verkehr erhoben. Im Ergebnis können neben einer allgemeinen Besorgnis über die finanzielle Situation des Kantons und die Abwanderung junger Leute die folgenden räumlichen Probleme zusammengefasst wie folgt identifiziert werden:

- Heute stört die Urner am meisten die Autobahn, die Zerstörung der Landschaft und die Zersiedelung des Raumes.
- Die Grundeinstellung gegenüber der Eisenbahn ist positiv, aber eine NEAT durch das Tal würde als zusätzliche Belastungsquelle und als wesentliche Verschlechterung der Lebensbedingungen empfunden.
- Die Schmerzgrenze bezüglich Belastung ist heute erst für eine starke Minderheit erreicht, doch besteht infolge der befürchteten zusätzlichen Belastung im Zusammenhang mit dem Bau der NEAT ein beträchtliches Kipp Potenzial.
- Die Akzeptanz in der Bevölkerung liesse sich verbessern, wenn der Bund in der Linienwahl flexibler ist, wenn die Kommunikation verbessert wird, wenn die Vorteile des Projektes für die Region spürbarer werden und wenn es Verbesserungen bei anderen Belastungsquellen gibt.

1.5 Studie Vision Urner Reusebene 2030

Das Urner Reusstal wird durch die Konzentration nationaler Infrastrukturen (Nationalstrassen, die bestehende Bahnlinie sowie drei parallele Hochspannungsleitungen) bereits heute stark belastet. Diese führen im Tal zu hohen Immissionen, zerschneiden die Landschaft, schränken die Raumnutzung ein und beeinträchtigen wertvolle Lebensräume.

Im Schlussbericht der Studie „Vision Urner Reusebene 2030“ werden 75 Massnahmen für eine langfristig optimierte und nachhaltige Raumnutzung vorgestellt sowie die Bestvarianten Tal und Berg aus den Linienführungsstudien in einem weiteren Kontext eingebettet und in sogenannten Planungs-Szenarios integriert. Als langfristige Massnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Lebensqualität werden vorgeschlagen:

- Tunnelführung der A2 zwischen Seedorf-Nord und der Raststätte Erstfeld

- Neuer Streckenlauf der A4 entlang der Stammlinie der Bahn
- Renaturierung des Reussdeltas
- Verlegung der Hochspannungsleitungen in Tunnels
- Koordinierte Siedlungsentwicklung im Gebiet des Schächenschuttfächers.

Für die schrittweise Umsetzung der Massnahmen wird vorgeschlagen, eine Instanz einzusetzen, welche die Realisierung koordiniert und vorantreibt. Mit der Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen wird eine deutliche Verbesserung der Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber nationalen Infrastrukturen erwartet.

2 Abklärungen im Plangenehmigungsverfahren und Resultate der Vernehmlassung

2.1 Dammhöhe im Raum Rynächt

Von sämtlichen Beteiligten wird die Reduktion der Dammhöhe insbesondere mit Blick auf den geringeren Eingriff ins Natur- und Landschaftsbild als zwingend erachtet. Daneben werden verschiedene Einzelpunkte (z.B. betreffend Strassenquerungen, Wildtierkorridor, Landverbrauch u.a.) aufgebracht.

2.2 Schächenquerung

Zwecks Optimierung einer Schächenüberquerung bzw. zur Reduktion der Brückenhöhe wurden verschiedene konstruktive und fahrbahntechnische Abklärungen (z.B. feste Fahrbahn) vorgenommen. Im Ergebnis musste zur Kenntnis genommen werden, dass das Optimierungspotenzial der Schächenbrücke insgesamt gering ist, sofern an der Forderung nach einer grösseren lichten Höhe zwischen Bachbett und Brückenunterkante für den Hochwasserfall festgehalten wird.

Der Kanton Uri fordert aufgrund der nunmehr nachgewiesenen Machbarkeit eine Schächenunterquerung, wobei deren Dimensionierung (Anzahl Gleise) und Ausgestaltung (Rampenneigung u.a.) erst im Lichte des Sachplanentscheides zu definieren ist. Eine Schächenunterquerung wird auch von den Gemeinden und den Umweltschutzorganisationen favorisiert.

Seitens der Bundesfachstellen erachtet das BWG die Lösung „Schächen tief“ als machbar und weist im Falle einer Schächenüberquerung auf die notwendige lichte Höhe von 4 m hin. Das ARE äusserte sich dahingehend, dass für den Fall, dass eine Bergvariante nicht sofort realisiert wird, eine Schächenunterquerung anzuordnen ist. Das BUWAL bejaht prinzipiell die gewässerschutzrechtliche Zulässigkeit sowie die positiven Folgen einer Unterquerung in den Bereichen Lärmbelastung (insbesondere für das Siedlungsgebiet Attinghausen) und Landschaftsschutz. Demgegenüber wird das schlechte Kosten-/Nutzen-Verhältnis dieses Bauwerks hervorgehoben.

* * *

Variantenfächer zur NEAT-Linienführung

Die nachfolgenden, aus den Ergebnissen von Studien und Abklärungen sowie den Vernehmlassungsergebnissen kombinierten Varianten beziehen sich auf den nördlich durch den NEAT-Axentunnel (ausserhalb FinöV-Perimeter) und südlich durch ein mögliches Verzweigungsbauwerk begrenzten Betrachtungsperimeter (vgl. Planbeilagen 2a-2c). Den angegebenen Mehrkosten liegen die vergleichbaren Kosten der Basisvariante II (ca. 1'150 Mio. Franken für den Betrachtungsperimeter) zu Grunde und sie weisen bei einem Preisstand 1998 entsprechend der Planungsstufe eine Genauigkeit von +/- 25% auf.

Variante	Innerhalb FinöV (sofort)	Ausserhalb FinöV (später)	Merkmale und wichtigste Konsequenzen
Optimierte Talvariante	<p>Anschluss GBT an Stammlinie</p> <p>Reduktion der Dammhöhe, 6-gleisige ÜGA, Schächten tief (4-gleisig)</p> <p>Regionalbahnhof Altdorf.</p> <p>Festlegung der optimierten Talvariante (Bestvariante Tal gem. Studie) im Sachplan AlpTransit</p> <p>Untervariante: - Schächten hoch</p>	<p>Bau der optimierten Talvariante</p> <p>Option Umfahrung Flüelen gewährleistet</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten: ca. 350 Mio., davon fallen ca. 250 Mio. sofort an (Schächten tief) - Raum/Umwelt: akzeptabel - Betrieb: FinöV-Kapazität gewährleistet (Schächten tief hat aber evtl. 1 Trassenverlust / Std. zur Folge) / dank Richtungsbetrieb optimale betriebliche Flexibilität - Sicherheit: gut - Akzeptanz in Uri: keine - Etappierbarkeit gut - Keine Provisorien im Raum Rynächt - Abschreibung der hängigen Verfahren, Neustart aufgrund angepasster Auflageprojekte, ev. Projektänderung im hängigen Verfahren
Berg lang offen	<p>Anschluss GBT an Stammlinie (Spange Süd) für 200 km/h, Reduktion der Dammhöhe, 6-gleisige ÜGA (bei Vollausbau auf 4 Gleise rückbaubar)</p> <p>Vorinvestition in Verzweigungsbauwerk</p> <p>Schächten hoch (3-gleisig)</p> <p>Regionalbahnhof Altdorf oder Flüelen</p> <p>Festlegung der Bergvariante lang offen (Bestvariante Berg gem. Studie) im Sachplan AlpTransit</p> <p>Untervarianten: - Vorläufiger Verzicht auf neue Schächtenquerung</p>	<p>Bau der Bergvariante lang offen gleichzeitig mit NEAT-Axentunnel und Anschluss an Stammlinie im Kanton Schwyz</p> <p>Rückbau der ÜGA</p> <p>Bau Spange Nord zwischen Altdorf und Flüelen für Ausbaugeswindigkeit 125 km/h</p> <p>Haltestelle Flüelen</p> <p>Option Umfahrung Flüelen gewährleistet</p> <p>Option Haltestelle Flüelen</p> <p>Untervariante: - Verknüpfung mit saniertem Axentunnel SBB</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten (vgl. mit Basisvariante): ca. 700 Mio., davon fallen ca. 80 Mio. sofort an (Vorinvestition Verzweigungsbauwerk bei Portal Erstfeld) - Raum/Umwelt: gut - Betrieb: FinöV-Kapazität gewährleistet - Sicherheit: gut - Akzeptanz in Uri: gering - Etappierbarkeit mittel - Provisorien im Raum Rynächt - Abschreibung der hängigen Verfahren, Neustart aufgrund angepasster Auflageprojekte, ev. Projektänderung im hängigen Verfahren

	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Überholgleisanlage (ÜGA) von Anfang an - Schächten tief (Änderung Vorprojekt) - Reduktion Ausbaugeschwindigkeit Spange Süd 		<p>gen Verfahren</p> <p>Untervarianten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten für Schächten tief ca. 250-350 Mio. - Kapazitätseinbusse bei Reduktion der ÜGA
--	--	--	--

Berg lang geschlossen	<p>Anschluss GBT an Stammlinie (Spange Süd) für 200 km/h, Reduktion der Dammhöhe, 6-gleisige ÜGA (bei Vollausbau auf 4 Gleise rückbaubar)</p> <p>Vorinvestition in Verzweigungsbauwerk</p> <p>Schächten hoch (3-gleisig)</p> <p>Regionalbahnhof Altdorf</p> <p>Festlegung der Bergvariante lang geschlossen im Sachplan AlpTransit</p> <p>Untervarianten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorläufiger Verzicht auf neue Schächtenquerung - Reduktion der Überholgleisanlage (ÜGA) von Anfang an - Schächten tief (Änderung Vorprojekt) - Reduktion Ausbaugeschwindigkeit Spange Süd 	<p>Bau der Bergvariante lang geschlossen gleichzeitig mit NEAT-Axentunnel und Anschluss an Stammlinie im Kanton Schwyz</p> <p>Rückbau der ÜGA</p> <p>Bau Spange Nord zwischen Altdorf und Flüelen für Ausbaugeschwindigkeit 125 km/h</p> <p>Haltestelle Flüelen</p> <p>Option Umfahrung Flüelen gewährleistet</p> <p>Option Haltestelle Flüelen</p> <p>Untervariante:</p> <p>Verknüpfung mit saniertem Axentunnel SBB</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrkosten: 1 Mia., davon fallen ca. 100 Mio. sofort an (Vorinvestition Verzweigungsbauwerk im Berg) - Raum/Umwelt: gut bis sehr gut - Betrieb: Einschränkung der FinöV-Kapazität (bis Vollausbau) - Sicherheit: akzeptabel (deshalb in Studie zweitplaziert) - Akzeptanz in Uri: gut - Etappierbarkeit gut - Keine Provisorien im Raum Rynächt - Abschreibung der hängigen Verfahren, Neustart aufgrund angepasster Auflageprojekte, ev. Projektänderung im hängigen Verfahren <p>Untervarianten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identisch mit Berg lang offen
------------------------------	--	---	---

Die durch den Kanton Uri neu eingebrachte Idee einer Verknüpfung der Bergvariante mit dem zu sanierenden SBB-Axentunnel im Raum nördlich Flüelen ist ein Modul, das mit den Bergvarianten offen oder geschlossen kombiniert werden kann. Der Lösungsansatz ermöglicht eine weitere Etappierung der NEAT.

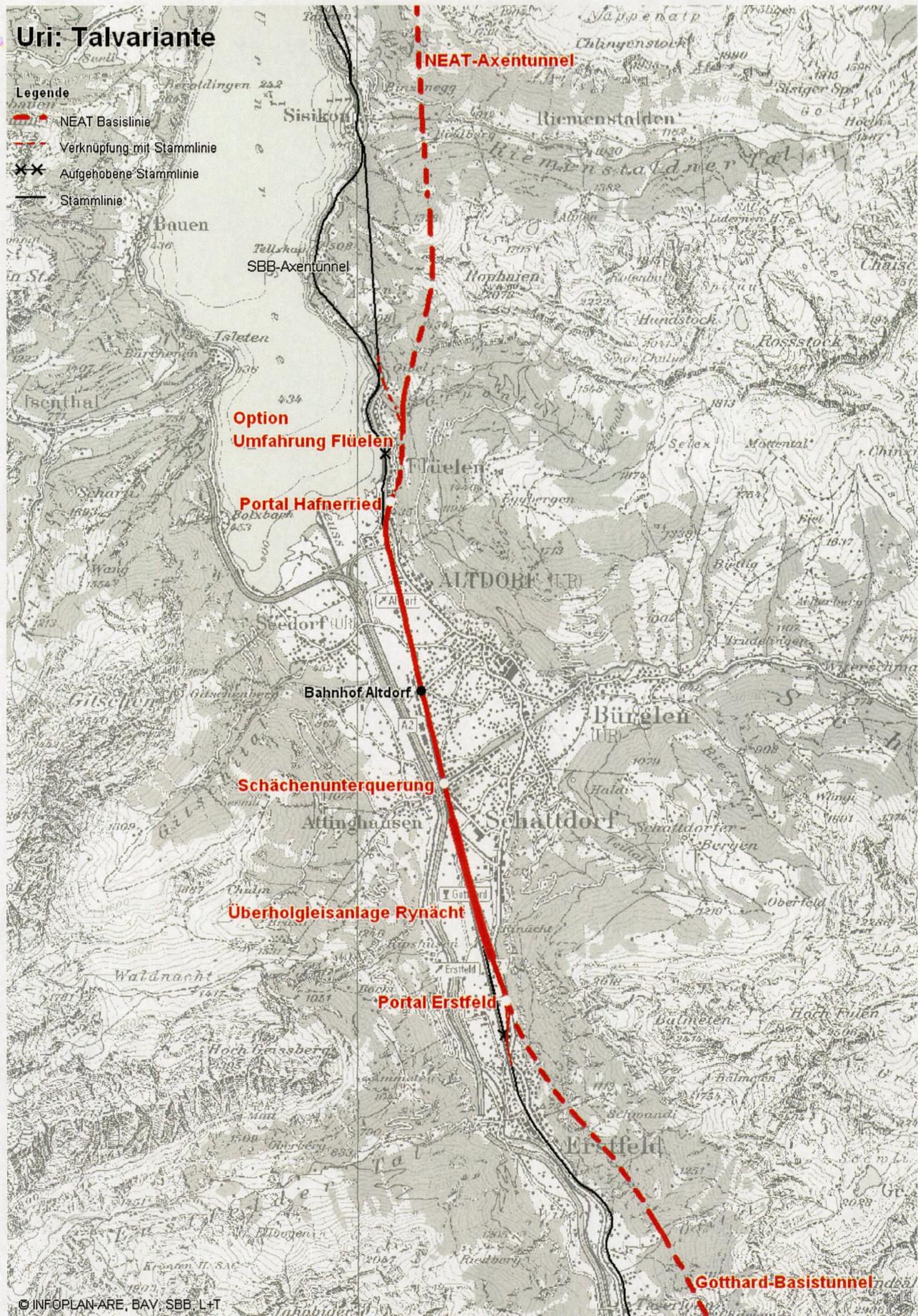
Der Kanton Schwyz prüft, mit Blick auf die Sanierung des SBB-Axentunnels und die anstehende Sanierung der Viadukte des Autobahn A4 eine Verknüpfung der zurückgestellten NEAT-Neubaustrecke mit der SBB-Stammlinie im Felderboden und eröffnet damit allenfalls eine neue Etappierungsmöglichkeit.

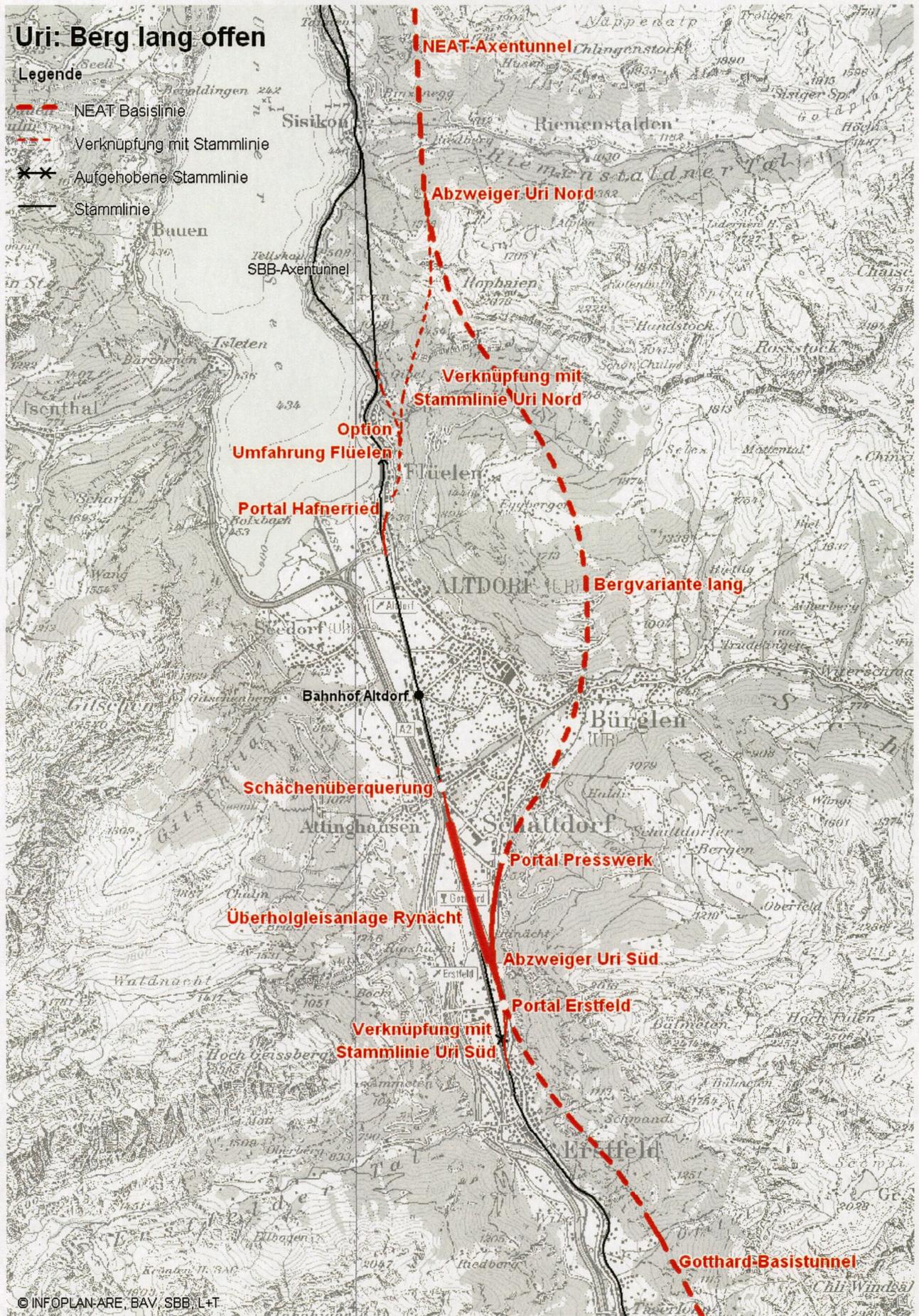
Modul für Bergvariante mit Verbin- dung zu saniertem Axentunnel SBB	---	Provisorische Verknüpfung der Bergvariante lang offen oder geschlossen mit dem beste- henden SBB-Axentunnel im Raum nördlich Flüelen	<ul style="list-style-type: none"> - Provisorische Tunnel- verbindung von ca. 2 km - Mehrkosten: bisher nicht genau eruiert, - Finanzierung: von Uri vorgeschlagene Kombi- nation mit Leistungsver- einbarung SBB unklar - Betrieb: unklar, da bisher nie untersucht; - Sicherheit: unklar (Aus- wirkungen Tunnelsy- stem Axen) - Akzeptanz in Uri: sehr gut
--	-----	--	--

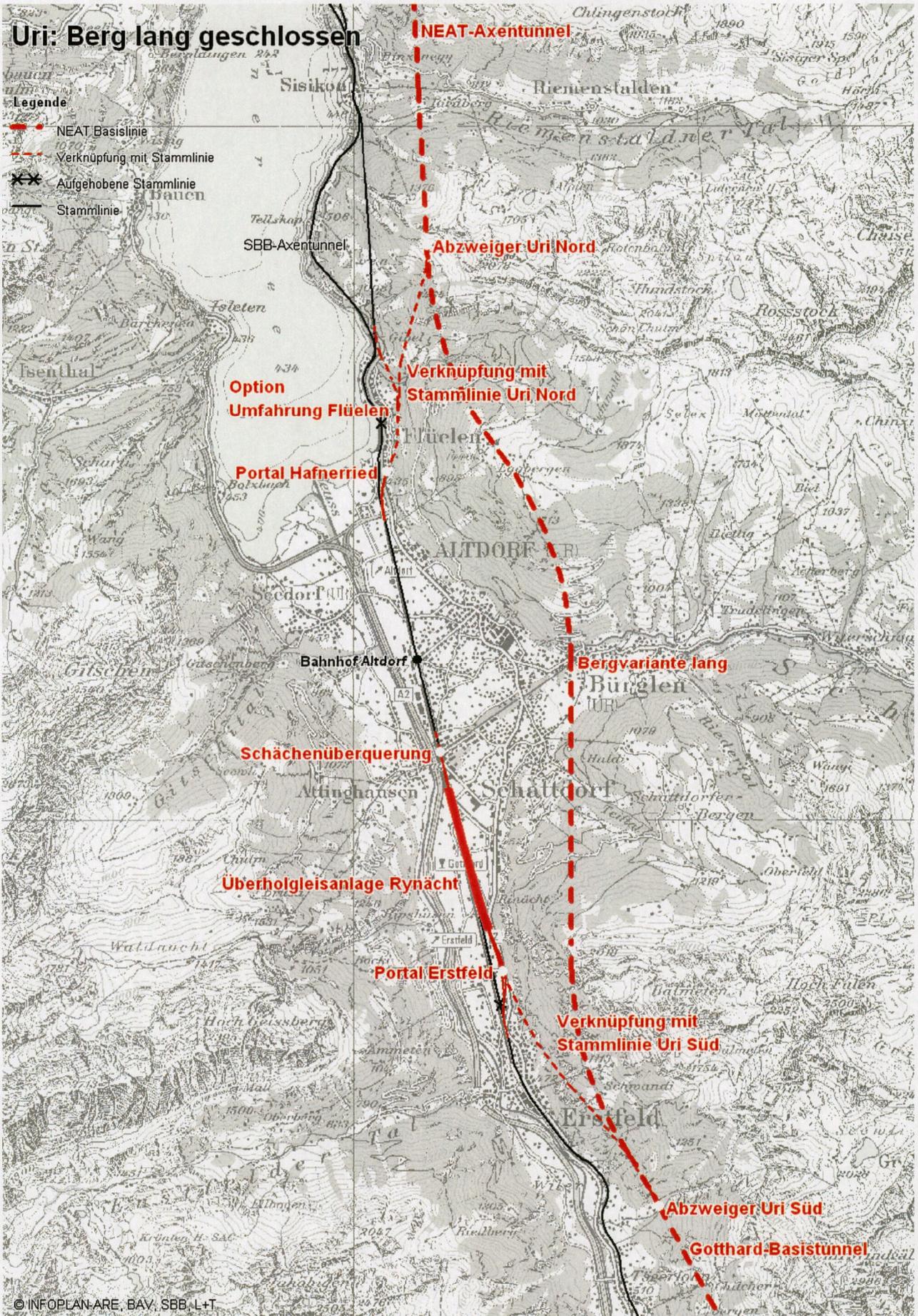
Anlass für diese neu eingebrachte Variante bildet der Umstand, dass die bestehenden Axentunnel saniert werden müssen, wofür der SBB AG im Rahmen der Leistungsvereinbarung Finanzmittel zur Verfügung stehen. Die seeseitige Linie soll dabei lediglich auf 25 Jahre Betriebsdauer hin notsaniert und dann aufgehoben werden. Für den bergseitigen Tunnel werden zur Zeit verschiedene Lösungen evaluiert, die wiederum eine längere Betriebsdauer ermöglichen (z.B. Erweiterung auf Doppelspurtunnel als Ersatz für seeseitiges Gleis oder zusätzlicher Einspurtunnel parallel zum heutigen bergseitigen Gleis). Bei den Projekten zur Sanierung des Axentunnels handelt es sich vorerst lediglich um Lösungsansätze, die bei der SBB in Arbeit sind, weshalb heute keine fundierten Aussagen möglich sind.

Aus Umer Sicht resultiert für eine Bergvariante lang durch eine Verbindung mit dem SBB-Axentunnel ein geringerer Finanzierungsaufwand, da eine teilweise Finanzierung über Mittel der Leistungsvereinbarung SBB erfolgen könnte.

* * *







3.121 Axen Süd/Uri/Basistunnel Nord (Erstfeld)

Lüftungsstollen Sulzegg

Sulzegg

Option Umfahrung Flüelen

Bahn/Schiff Flüelen

Hafnerried
Gündliried

Gündliried

Option Talvariante West

Altdorf

Altdorf (Kantonsbahnhof)

Schächen

Überholgleisanlage Rynächt

Verlegung A2 Zübringer

Erstfeld
Lindenried
Langmatt

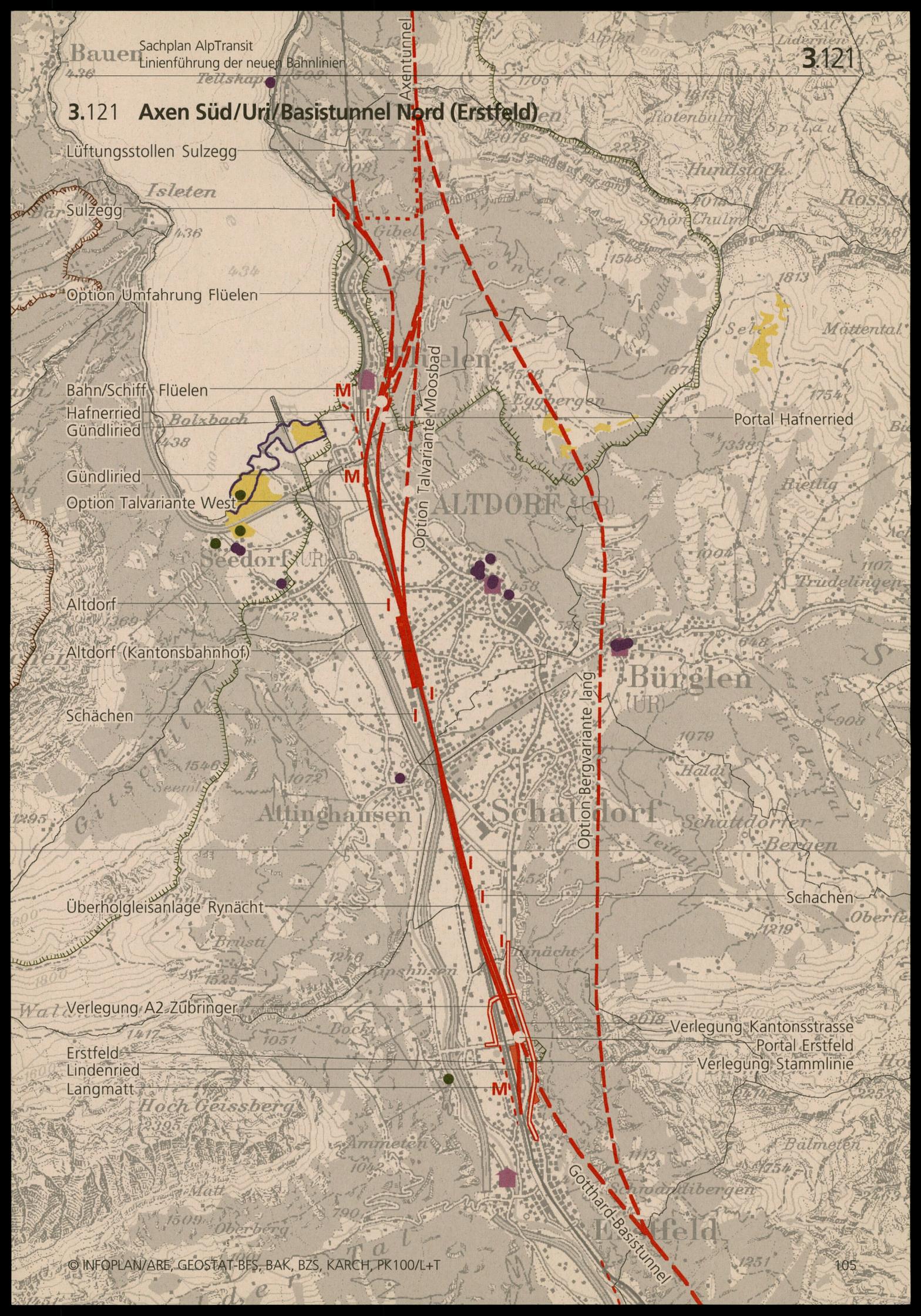
Axentunnel

Option Talvariante Moosbad

Option Bergvariante lang

Gotthard-Basistunnel

Verlegung Kantonsstrasse
Portal Erstfeld
Verlegung Stammlinie



3.12 Kanton Uri

3.121 Axen Süd/Uri/Basistunnel Nord (Erstfeld)

A U S G A N G S L A G E

Nach Artikel 5^{bis} des Alpentransit-Beschlusses wird das Netz der SBB durch einen Gotthard-Basistunnel zwischen den Räumen Altdorf/Erstfeld und Bodio/Biasca erweitert. Der Basistunnel am Gotthard wird in der ersten Phase realisiert (Art. 10^{bis} ATB).

Die Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang werden mittels des Sachplans AlpTransit abgestimmt. Darin werden zumindest die Verbindungen zwischen den Basistunneln am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg festgelegt (Art. 8^{bis} ATB).

Für die neuen Linien des NEAT-Konzeptes ist ein Vorprojekt vorzulegen; der Bundesrat bestimmt die Linienführung (Art. 11 ATB).

Die SBB haben das Vorprojekt 1994 für die Gotthard-Basislinie zwischen Arth-Goldau und Lugano erarbeitet und 1996 teilweise (Uri, Tessin) ergänzt. Im Kanton Uri ist namentlich in Zusammenarbeit mit dem Kanton das Vorprojekt einer Basisvariante II und einer Bergvariante ausgearbeitet worden. Mit Beschluss vom 12. April 1995 hat der Bundesrat die Linienführung von Erstfeld–Giustizia genehmigt.

Verweise

1.1–1.2, 1.4, 2.1–2.5, 3.112, 3.122, 3.131, 3.141–3.142, 4.1

F E S T S E T Z U N G

1. Genehmigte Projektelemente der ersten Phase sind:

- Linienführung des Gotthard-Basistunnels (zwei Einspurröhren)
- Nordportal bei Erstfeld
- Zweigleisiger Anschluss an die Stammlinie der SBB AG im Raum Rynächt/Altdorf gemäss Basisvariante II sowie Überholgleisanlage Rynächt
- Installationsplätze Lindenried, Birtschen
- Umschlagstelle Langmatt mit Werkgleis bis Erstfeld

2. Wichtige Projektelemente einer späteren Phase sind:

- Linienführung des doppelspurigen Axentunnel mit Südportal im Hafnerried
- Offene Linienführung in der Reusebene (Basisvariante II)
- Kantonsbahnhof Uri in Altdorf

Folgende weitere Anlagen werden im Rahmen der Auflageprojektierung bzw. des Plangenehmigungsverfahrens optimiert:

- Lüftungsstollen Sulzegg und Zugangsstollen Hafnerried
- Verlegung der Kantonsstrasse und des A2-Zubringers im Raum Rynächt
- Installationsplätze und Materialzwischenlager in den Räumen Dorni/Sisikon, Sulzegg, Hafnerried, Altdorf, Schächen, Schachen
- Werkgleis zwischen Hafen Flüelen und Gründliried mit Umschlagstellen

Den Entscheid über die Verwendung von AlpTransit-Ausbruchmaterial im Rahmen dieses Projektes fällt die ATG in Abstimmung mit dem Kanton Uri aufgrund der Ergebnisse des Submissionsverfahrens.

Planungsstelle/Bauherrschaft

AlpTransit Gotthard AG

Hinweis

Der Kanton Uri hat zur Wiederherstellung der Flachwas-serzonen ein Projekt ausgearbeitet, das für die notwendigen Schüttungen unter anderem die Nutzung von Ausbruchmaterial von AlpTransit vorsieht. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Kanton Uri und der ATG ist in der Zwischenzeit abgeschlossen worden.

V O R O R I E N T I E R U N G

Optionen: Umfahrung Flüelen, Bergvariante lang, Talvariante West, Talvariante Moosbad, Kantonsbahnhof Flüelen statt Altdorf

Entscheidbaum gemäss Antrag UVEK

Materielle Entscheide		Fragestellung	Kosten ¹ Auswirkungen auf den Fonds		Rechts- grundlage	
		Sollen die zwei neuen NEAT-Gleise durch die Urner Reussebene oder durch den Berg geführt werden?			Art. 8 ^{bis} Alpentransit-Beschluss Sachplanentscheid	
Talvariante	Bergvariante		1,5 Mrd.			
	↓	Welche Bergvariante: offen oder geschlossen?			Nicht finanzierte NEAT-	
Offen	Geschlossen		1,8 Mrd.	2,2 Mrd.	Investitionen; gemäss Art. 8 ^{bis} neuer BB notwendig.	
						
		Wann soll die Bergvariante bzw. die Gesamtlösung FinöV II realisiert werden?				
Zeitpunkt unbestimmt	Nach Abschluss Grossprojekte (ab ca. 2020)	So rasch wie möglich (Wunsch Uri)	Fonds OK Zusatzkredit	Fonds um 10 Jahre verlängern	Fonds gesprengt	Grossprojekte gemäss Art. 196 BV
	↓					Wie sieht die zwingend erforderliche Verknüpfung des GBT mit der Stammlinie aus?
Unbestimmt	FinöV II 2020	FinöV II subito				Art. 5 ^{bis} PGV
FinöV II subito: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 4gleisig; Schächten hoch. FinöV II 2020: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 6gleisig; Schächten hoch Unbestimmt: Vorinvestition Abzweigung Uri Süd im Berg; Dammhöhe reduziert; Ueberholgleisanlage Rynächt 6gleisig; Schächten tief						

Eliminiert: 

¹ Vergleichsbasis Basisvariante II (Talvariante mit Viadukt): ca. 1,15 Mrd. Fr.

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

--	--

des/du	EDA / DFAE	EDI / DFI	EJPD / DFJP	VBS/ DDPS	EFD / DFF	EVD / DFEP	UVEK / DETEC	BK / ChF
Datum/Date								

20. JUNI 2002

Titel des Antrages / Titre de la proposition:

**NEAT-Linienführung im Kanton Uri
Weiteres Vorgehen**

Zur Behandlung im Bundesrat / A traiter au Conseil fédéral:

innert Monatsfrist / dans le délai d'un mois

Finanzdelegation / Délégation des finances:

ja / oui nein / non

Letztmöglicher Termin / Date limite: 26. Juni 2002

Begründung / Motifs:

Der NEAT-Linienführungsentscheid im Kanton Uri und die davon abhängige Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der SBB-Stammlinie im Urner Reusstal ist zeitkritisch für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels

Verantwortliche/r Responsable	Dr. Max Friedli, Direktor	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	2 57 01
Sachbearbeiter/in Spécialiste	Francis Girardin	Amt (Abk.) Office (sigle)	BAV	Tel. Tél.	2 95 09
Übersetzer/in (d) Traducteur/trice (f) Traduttore/trice (i)		Amt (Abk.) Office (sigle) Ufficio (abbr.)		Tel. Tél. Tel.	

Ergebnis der Ämterkonsultation / Résultat de la consultation des offices:

(Bei Differenzen, vgl. ausführliche Begründung im Antrag /

En cas de divergences, voir motifs détaillés dans la proposition)

Keine Ämterkonsultation, grünes Geschäft.

Information:

Am Tag der Bundesratssitzung / le jour de la séance du Conseil fédéral:

ja / oui nein / non (= begründen / motiver):

später / plus tard (Zeitpunkt und Begründung angeben / indiquer date et motifs):

keine Information / pas d'information

Publikation / Publication: BBI/FF AS/RO/RU Originaltext / Texte original / Testo originale: d f i

Durch die BK auszufüllen / A remplir par la ChF

	EDA	EDI	EJPD	VBS	EFD	EVD	UVEK	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au								
Zustimmung Adhésion								
Mitbericht Co-rapport								
Stellungnahme Réponse								
Vernehmlassung Réplique								

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung / Approbation

- antragsgemäss
conformément à la proposition
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
avec modification par procédure de co-rapport
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
und Beratung
avec modification par procédure de co-rapport
et délibération
- mit Änderung gemäss Beratung
avec modification par délibération
- Kenntnis genommen / Pris connaissance

Abgelehnt / Refusé

Verschoben / Renvoyé