

NEAT im Kanton Uri

Optimierung Talvariante und Machbarkeitsstudie Berg lang

Ausgangslage

In der Frage der strittigen Linienführung der NEAT im Kanton Uri sprach sich der Bundesrat mit seinem Entscheid vom Juni 2000 für eine Talvariante aus, um damit den Gotthard-Basistunnel an die Stammlinie SBB im Raum Altdorf / Erstfeld anzubinden. Gleichzeitig erteilte er den zuständigen Bundesämtern für die zurückgestellten und nicht aus dem FinöV-Fonds finanzierten Streckenteile den Auftrag, die Machbarkeit einer sogenannten Bergvariante lang zu untersuchen und das Optimierungspotenzial der Talvariante im Bereich Altdorf / Flüelen auszuloten. Die von einem unabhängigen Ingenieurteam durchgeführten Studien liegen nun vor.

Abgrenzung der Studien zum laufenden Plangenehmigungsverfahren

Die beiden vom BAV in Auftrag gegebenen Studien befassen sich mit den Räumen Altdorf Nord – Flüelen und der Verknüpfung mit dem Axentunnel (Optimierungsstudie Talvariante) sowie mit der Verbindung des Basistunnels mit dem Axentunnel (Machbarkeit Bergvariante lang). Demgegenüber umfasst das im Juni 2001 auf Basis des genehmigten Vorprojekts eingeleitete Plangenehmigungsverfahren den Raum Gotthard-Basistunnel, Portalbereich Erstfeld – Altdorf Süd und den Schächen. Während der laufenden Arbeiten erwies es sich als zweckmässig, den Studienauftrag auf weitere Aspekte auszudehnen, so. z.B. die Querung des Schächens, die Höhe des Bahndammes oder den Portalbereich Erstfeld. Obwohl sich daraus Überschneidungen der Studien mit dem hängigen Plangenehmigungsverfahren ergeben (bei der Bergvariante lang: Portallage und Verzweigungsbauwerk; bei der Schächenquerung: Unterquerung oder Brücke) dürfen sie nicht vermischt werden. Während beim Plangenehmigungsverfahren ein juristischer Entscheid ansteht, sind für grundsätzliche Änderungen der Linienführung noch politische Entscheide mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen notwendig, deren Umsetzung Bundesrats- oder Parlamentsbeschlüsse erfordern.

Ergebnis der Studien

Im Rahmen der BAV-Studien „Optimierung Talvariante“ und „Machbarkeit Idee Bergvariante lang“ sind insgesamt 39 Varianten untersucht worden. Die Arbeitsgruppe ist in der Bewertung einvernehmlich zu Ergebnissen gekommen, die sich nur in Teilbereichen unterscheiden. Für die Talvarianten wie auch für die Bergvarianten wurde je eine Bestvariante evaluiert. Eine Gegenüberstellung der Bestvarianten Tal und Berg war im Auftrag nicht enthalten, da dazu in erster Linie politische und nicht technische Erwägungen erfolgen müssen.

Im Folgenden werden nur je die beiden Bestvarianten betrachtet und mit der Basisvariante II (Vorprojekt 1995) bzw. dem Auflageprojekt 2001 der AlpTransit Gotthard AG verglichen. Die Preisangaben beziehen sich auf die Preisbasis 1998 und weisen eine Genauigkeit von +/- 25% auf. Die folgenden Varianten einer Linienführung der NEAT im Kt. Uri sind **technisch** machbar:

Optimierte Talvariante

Von Süd nach Nord (vgl. Grafik):

- Absenkung des Nordportals Gotthard-Basistunnel und Reduktion der Dammhöhe zwischen dem Tunnelportal und dem Schächenbach inklusive der Überholanlage auf ca. 3,0 m über dem Gelände reduziert.
- 4-gleisige Schächenunterquerung
- Bahnhof Altdorf und Stammlinie bis südlich Flüelen bleiben bestehen.
- Linienführung wie Basisvariante II, aber Tieflage der Neubaustrecke im Bereich Hafnerried (Unterquerung Stammlinie und Kantonsstrasse) anstatt Viadukt.
- Option Umfahrung Flüelen bis zum bestehenden Axentunnel ist eingeschlossen.

Kosten:

Errichtungskosten im Betrachtungsperimeter ca. 1,55 Milliarden CHF. Mehrkosten gegenüber Basisvariante II ca. 300 Mio. CHF.

Bestvariante Berg (Berg lang offen) ohne „Schächen tief“

Von Süd nach Nord (vgl. Grafik):

- Ab Nordportal Gotthard-Basistunnel wird die NEAT-Basislinie im Endausbau in offener Linienführung (ca. 2,2 km) bis zum Portal Presswerk geführt, anschliessend verläuft sie mit 2 Einspurröhren im Umfahrungstunnel Uri bis zum Axentunnel.
- Die NEAT-Basislinie wird im Raum Flüelen/Altdorf (Spange Nord) und im Raum Erstfeld (Spange Süd) kreuzungsfrei mit der Stammlinie verbunden.
- Die Dammhöhe im Raum Rynächt wird für alle Gleise inklusive der 6-gleisigen Überholanlage gegenüber dem Auflageprojekt um ca. 3,0 m reduziert.
- Überholgleisanlage Rynächt wie bei Talvariante vor dem Gotthard-Basistunnel aus betrieblichen Gründen erforderlich.
- Der Schächenbach wird 3-gleisig überquert.
- Der Bahnhof Altdorf bleibt als Regionalbahnhof Uri bestehen.
- Die Umfahrung Flüelen ist Teil der Spange Nord und zwingend notwendig.
- Im offenen Streckenteil der Umfahrung Flüelen vor dem Portal in Reider wird eine neue Haltestelle Flüelen gebaut.
- Basislinie und Stammlinie werden im Linienbetrieb mit Mischverkehr betrieben.

Kosten

Errichtungskosten im Betrachtungsperimeter ca. 1,8 Milliarden CHF; Mehrkosten gegenüber Basisvariante II ca. 550 Mio. CHF.

Angebot 3: Bestvariante Berg (Berg lang offen) mit „Schächen tief“

Gleiche Merkmale wie Angebot 2, aber mit folgenden Abweichungen:

- Der Schächenbach wird 3-gleisig unterquert.

Kosten

Errichtungskosten im Betrachtungsperimeter ca. 1,95 Milliarden CHF. Mehrkosten gegenüber Basisvariante II ca. 700 Mio. CHF.

Weiteres Vorgehen

Mit den Studien ist das Optimierungspotenzial der Talvariante wie auch die technische Machbarkeit einer Bergvariante lang belegt. Die Umsetzung der Studienergebnisse bzw. eine allfällige neue Festlegung der Linienführung im Sachplan bedingen nunmehr in den nächsten Monaten einen politischen Entscheidungsprozess mit den entsprechenden Entscheiden von Bundesrat und allenfalls Parlament, Diese Entscheide sind auch mit Blick auf die erwähnten Schnittstellen zu den hängigen Auflageprojekten zeitgerecht zu fällen, um eine termingerechte Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nicht zu gefährden.

Bern, 17. Dezember 2001

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Kommunikation

Auskünfte: Bundesamt für Verkehr, Kommunikation, Tel.: 031 322 36 43

Beilagen: Kartenausschnitte