

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 43

Artikel: Die Genehmigung der AlpTransit-Vorprojekte: Stand und Ausblick
Autor: Minini, Romeo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78535>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Genehmigung der AlpTransit-Vorprojekte

Stand und Ausblick

Die Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahninfrastrukturbauten sind rechtlich kompliziert und dauern oft mehrere Jahre. Angesichts der Dringlichkeit für die Realisierung der neuen Alpentransversalen drängten sich hierfür spezielle Verfahrensregeln auf. Als Vorbild hierzu diente das zweistufige Verfahren der Nationalstrassengesetzgebung [1]. Das Genehmigungsverfahren für die NEAT ist unterteilt in ein Vorprojektgenehmigungsverfahren und das daran anschliessende eigentliche Plangenehmigungsverfahren.

Gesetzliche Grundlage

Massgebend für die verfahrensmässige Behandlung der NEAT-Projekte sind der Alpentransit-Beschluss [2], die NEAT-Verfahrensverordnung [3] sowie die NEAT-Zuständigkeitsverordnung [4]. Im Rahmen des Vorprojektgenehmigungsverfahrens entscheidet der

VON ROMEO MININI, BERN

Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone und Bundesstellen über die Vorprojekte. Er bestimmt dabei die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf. Dieser bundesrätliche Entscheid bildet die Grundlage für die Ausarbeitung der Auflageprojekte, welche Gegenstand des anschliessenden Plangenehmigungsverfahrens bilden. Dieses richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte [5].

Besondere Merkmale des Vorprojektgenehmigungsverfahrens für die NEAT-Projekte

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist für die Durchführung des Vorprojektgenehmigungsverfahrens zuständig, welches von den Bahnen durch Einreichung der Vorprojektdossiers eingeleitet wird. Die NEAT-Verfahrensverordnung hält unmissverständlich fest, dass die Vorprojekte dem Bundesrat grundsätzlich als Ganzes zur Genehmigung vorzulegen sind. Ein gestaffeltes Vorgehen, indem zunächst etwa lediglich ein Basistunnel oder ein bestimmter Streckenabschnitt als Vorprojekt unterbreitet wird, ist damit ausgeschlossen.

Es soll dadurch gewährleistet werden, dass eine Genehmigung möglichst in Kenntnis sämtlicher relevanter Entscheidungsgrundlagen erfolgen kann. Allerdings hat der Bundesrat bei der Vorprojektgenehmigung die Befugnis, allenfalls nur einzelne Teile des Gesamtprojekts vorerst zu genehmigen. Ebenso besteht die Möglichkeit, Bauetappen zu genehmigen.

Das Vorprojektgenehmigungsverfahren ist ein reines Behördenverfahren, in dessen Verlauf die Kantone, die Gemeinden und die Bundesbehörden angehört werden. Betroffene Private, Körperschaften und beschwerdeberechtigte Organisationen können in diesem Verfahrensabschnitt noch keine Parteirechte ausüben. Sie haben hierzu im anschliessenden Plangenehmigungsverfahren Gelegenheit, welches durch den Entscheid des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) abgeschlossen wird [6]. Der Plangenehmigungsentscheid des EVED kann mittels Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden [7].

Der Entscheid des Bundesrates über die Vorprojektgenehmigung bzw. eine allfällige Etappierung oder die Festlegung des zeitlichen Ablaufs sind dagegen nicht mit Rechtsmitteln anfechtbar. Allerdings wird die Linienführung vom bundesrätlichen Entscheid lediglich im Detaillierungsgrad, wie er für das Vorprojekt verlangt wird, festgelegt. Somit sind Abweichungen von den Achsen der Linienführung bis zu 100 m noch möglich [8]. Daraus ergibt sich, dass die definitive Linienführung erst im Plangenehmigungsverfahren für die Auflageprojekte bestimmt wird.

Das Vorprojektdossier hat nebst den üblichen technischen Unterlagen insbesondere auch einen Umweltverträglich-

Referenzen

- [1] Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11).
- [2] Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale vom 4. Oktober 1991 (SR 742.104).
- [3] Verordnung über die Genehmigung der Projekte nach Alpentransit-Beschluss vom 20. Januar 1993 (SR 742.104.2).
- [4] Verordnung über die Zuständigkeiten der mit der Ausführung der Alpentransit-Beschlüsse beauftragten Bundesorgane und Eisenbahnen vom 30. November 1992 (SR 742.104.5).
- [5] Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte vom 21. Juni 1991 (BB EGP; SR 742.100.1).
- [6] Art. 12 BB EGP.
- [7] Art. 18 BB EGP.
- [8] Art. 6 NEAT-Verfahrensverordnung.
- [9] Art. 5 und 11 NEAT-Verfahrensverordnung.
- [10] Art. 10 NEAT-Verfahrensverordnung.
- [11] Art. 3 NEAT-Verfahrensverordnung.

keitsbericht 2. Stufe einschliesslich eines Materialbewirtschaftungskonzepts zu enthalten [9]. Im Vorprojektgenehmigungsverfahren sind demnach die vom Projekt ausgehenden Umweltauswirkungen bereits relativ eingehend darzulegen. Den höchsten Detaillierungsgrad hat naturgemäss das Auflageprojekt aufzuweisen, welches infolgedessen über einen Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe verfügen muss.

Aktueller Stand und weiteres Verfahren

Mit Entscheid vom 29. Juni 1994 hat der Bundesrat das Vorprojekt für den Zwischenangriff Sedrun genehmigt. Hierbei wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, dem Bundesrat nur Teile des Vorprojekts zur Genehmigung vorzulegen. Sie dürfen die Linienführung nicht präjudizieren, und ihre Realisierung ist eine unerlässliche Voraussetzung für die Einhaltung des Zeitplans beim Bau der neuen Linie [10]. Diese Anforderungen konnten für den Zwischenangriff Sedrun, welcher sowohl für die Verkürzung der Bauzeit des Gotthard-Basistunnels wie auch zur Reduktion der Ausführungsrisiken unabdingbar ist, bejaht werden. Damit kann

demnächst das Plangenehmigungsverfahren für diesen zeitlich vorgezogenen Teil des Projekts für die Basislinie am Gotthard eingeleitet werden.

Bereits im Gange sind die zur Abklärung der geologischen Verhältnisse erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen am Gotthard (Piora-Mulde) und am Lötschberg (Sondierstollen Kandertal).

Zurzeit laufen ebenfalls die Vorprojektgenehmigungsverfahren für die Basislinien am Gotthard und Lötschberg. Bis Ende Juni 1994 hatten sich die be-

troffenen Kantone und bis Ende August 1994 die beteiligten Bundesbehörden zu den jeweiligen Vorprojekten zu äussern. Im Anschluss daran erhielten die SBB und die BLS AlpTransit AG Gelegenheit, zu den Ergebnissen des Vorprojektgenehmigungsverfahrens Stellung zu nehmen. Das BAV hat nunmehr die Aufgabe, den Antrag an den Bundesrat betreffend die Vorprojektgenehmigung für die Basislinien am Gotthard und am Lötschberg vorzubereiten. Dabei werden die unterbreiteten Vorprojekte und die eingegangenen Vernehmlassungen eingehend zu prüfen

und zu bewerten sein, damit dem Bundesrat Ende 1994, anfangs 1995 die entsprechenden Anträge gestellt werden können.

Über den jeweiligen Stand des Verfahrens und das weitere Vorgehen werden sowohl die Bahnen, welche hierzu ausdrücklich verpflichtet sind, wie auch das BAV die betroffene Bevölkerung in geeigneter Weise informieren [11].

Adresse des Verfassers: R. Minini, Rechtsanwalt, Sektionschef, Bundesamt für Verkehr, Bern.

Zeitgewinn dank vorgezogenen Baumassnahmen beim Gotthard-Basistunnel

Die Realisierung des mit 57 km längsten Tunnels der Welt rückt immer näher. Bereits ist ein Sondierstollen über 2 km weit in den Berg vorgegraben worden. Er wird im nächsten Jahr erste wichtige Aufschlüsse über die sogenannte Piora-Mulde liefern. Im weiteren ist geplant, im Herbst 1995 den 800 m tiefen Schacht des Zwischenangriffs Sedrun in Angriff zu nehmen, bevor 1996/97 die Hauptbaustellen für den Gotthard-Basistunnel eröffnet werden. Ende 2006 soll die neue Basislinie betriebsbereit sein; die Einhaltung dieses ehrgeizigen Ziels wird durch vorgezogene Baumassnahmen am Gotthard-Basistunnel erleichtert.

Die Neubaustrecke am Gotthard zwischen Arth-Goldau im Kanton Schwyz und Lugano im Kanton Tessin ist rund

VON PETER ZUBER, BERN

125 km lang. Ihr Kernstück ist der 57 km lange Gotthard-Basistunnel (Bild 1). Er liegt tiefer als jede andere bestehende oder geplante Unterquerung der Alpen. Die neue Flachbahn steigt nirgends höher als 571 m über Meer und ist damit nicht nur schnell, sondern auch energiesparend. Der Basistunnel weist zudem eine bis zu 2300 m hohe Gebirgsüberlagerung auf.

Auf Erfahrungen bauen

Die Ingenieure stehen somit vor der schwierigen Aufgabe, den längsten und tiefsten je gebauten Tunnel unter den Alpen zu erstellen. Es gilt dabei, diesem Vorhaben jeden Anstrich eines finanziellen oder technischen Abenteuers zu nehmen. Auch Risiken müssen planbar sein; der Bundesrat soll sich darauf verlassen können, den im Transitvertrag

verbrieften und vom Schweizervolk beschlossenen Gotthard-Basistunnel termin- und kostengerecht in Betrieb nehmen zu dürfen. Wie geht man da vor? Man baut auf bestehenden Erfahrungen auf: Es wurden schon Tunnel von ähnlicher Länge, andere in gleicher Tiefe erstellt, es gibt Stollen und Tunnel in jeder am Gotthard vorkommenden geologischen Formation, nur eben noch nie alles an einem Stück. Der Tunnel setzt sich also aus vertrauten Elementen zusammen. Es gilt, diesen Umstand zu nutzen und keine neuen, vermeidbaren Risiken anzufügen. So wurde beispielsweise nicht ein grosser Doppelspurtunnel, sondern zwei Einspurtunnel mit einem Aussendurchmesser von rund 9 m gewählt; es gibt nämlich Tunnelbohrmaschinen dieser Grösse, die sich schon in hartem Gestein bewährt haben, während dies für das Profil eines Doppelspurtunnels nicht zutreffen würde.

Kurze Bauzeit

Die Länge des Tunnels soll für die Bauzeit keine entscheidende Rolle spielen.

Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991

Art. 11 Vorprojekte

7 Vorbereitungsmaßnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das EVED entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümer sind gemäss dem Bundesgesetz über die Enteignung vorgängig zu orientieren. Entschädigungsrechtliche Folgen richten sich nach der eidgenössischen Enteignungsgesetzgebung.

NEAT-Verfahrensverordnung vom 20. Januar 1993

Art. 10 Vorlagen von Teilen des Vorprojektes

Ausnahmsweise können dem Bundesrat Teile des Vorprojektes zur Genehmigung vorgelegt werden, sofern:

- sie die Linienführung nicht präjudizieren und
- ihre Realisierung eine unerlässliche Voraussetzung für die Einhaltung des Zeitplanes beim Bau der neuen Linien ist.

Es ist darum geplant, den Tunnel nicht nur vom nördlichen und südlichen Portal aus (bei Erstfeld im Kanton Uri und bei Bodio im Kanton Tessin) vorzutreiben, sondern die gesamte Bauzeit dank drei Zwischenangriffen auf rund 11 Jahre zu verkürzen (Bild 2). Ab 1995 ist vorgesehen, von Sedrun im Bündner Oberland aus einen Schacht abzuteufen und den Tunnel von dort aus nach Norden und Süden vorzutreiben. Von Amsteg in Uri und von Faido im Tessin aus soll ab 1996 der Tunnel über einen Fenster- respektive Schrägstollen gebaut werden.

Dieses Konzept verkürzt nicht nur die Bauzeit. Gleichzeitig erlaubt es, geolo-