



341.3-bw I / map

**BAU-, VERKEHRS- UND FORST-
DEPARTEMENT GRAUBÜNDEN**
Reg.-Nr. DS: Sakr.:
überwiesen an: zu den Akten

3003 Bern, 2. Mai 2006

Eingang: - 3. Mai 2006

Poststempel:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> zur Kenntnis | <input type="checkbox"/> zur Erledigung |
| <input type="checkbox"/> zu Ihren Akten | <input type="checkbox"/> zur Stellungnahme |
| <input type="checkbox"/> bitte Vorakten | <input type="checkbox"/> zur Besprechung |

Zeichen: Datum: Frist:

PLANGENEHMIGUNG

Vorhaben: **Porta Alpina Sedrun**

Gesuchsteller: Kanton Graubünden, v.d. durch das Bau-, Verkehrs-
und Forstdepartement, 7000 Chur

betreffend

**Vorinvestitionen für eine Haltestelle Porta Alpina Sedrun
(PAS) im Bereich der Multifunktionsstelle Sedrun des
Gotthard-Basistunnels (Auflageprojekt 1)**

A. Sachverhalt

1. Am 24. Oktober 1995 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG), Projektleitung AlpTransit, die Plangenehmigung für das Auflageprojekt Zwischenangriff Sedrun des Gotthard-Basistunnels erteilt. Mit Verfügung vom 15. Februar 1999 genehmigte das UVEK sodann das Auflageprojekt der AlpTransit Gotthard AG (ATG) für die Tunnelabschnitte Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio des Gotthard-Basistunnels.
2. Mit Gesuch vom 15. September 2005 hat der Kanton Graubünden dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als verfahrensleitender Behörde das Gesuch für eine Porta Alpina Sedrun, Vorinvestitionen, eingereicht mit dem Antrag auf Durchführung eines vereinfachten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Mit Blick auf den Baufortschritt beim Gotthard-Basistunnel will der Kanton mit dem Gesuch für die Genehmigung der Vorinvestitionen sicherstellen, dass die Option eines späteren Vollausbaus zur Porta Alpina gewahrt werden kann. Die Kosten der Vorinvestition werden auf Fr. 15 Mio geschätzt, jene der Hauptinvestition auf Fr. 35 Mio. Die Gesamtkosten belaufen sich somit gemäss der Kostenschätzung im Auflageprojekt 1 auf Fr. 50 Mio (Kostengenauigkeit - 10 / + 30 %).
3. Nach verschiedenen verfahrensrechtlichen Abklärungen eröffnete das BAV mit verfahrensleitender Verfügung vom 3. November 2005 ein vereinfachtes eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren im Sinne von Art. 18i Abs. 1 lit. b des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und gab folgenden Parteien und Behörden die Möglichkeit zur Stellungnahme oder Einsprache:
 - ATG als vom Bund mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels beauftragter Ersteller;
 - SBB AG als künftige Betreiberin der Gotthard-Basislinie;
 - Standortgemeinde Tujetsch;
 - Am Genehmigungsverfahren für den Zwischenangriff Sedrun und den Gotthard-Basistunnel beteiligte gesamtschweizerische Umweltorganisationen (USO);
 - Bundesamt für Umwelt (BAFU);
 - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).
4. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens gingen folgende Eingaben ein:
 - ATG, Einsprache vom 7. Dezember 2005
 - SBB AG, Stellungnahme vom 15. Dezember 2005
 - Gemeinde Tujetsch, Stellungnahme vom 6. Dezember 2005
 - USO Pro Natura, Rheinaubund, SHS, SL, SVS, VCS, WWF, alle v. d. durch Dr. M. Furter, Böckten, Stellungnahme vom 29. November 2005
 - BAFU, Stellungnahme vom 21. Dezember 2005

- ARE, 8. Dezember 2005

5. Die Eidg. Räte stimmten in der Wintersession 2005 einem Beitrag von Fr. 7,5 Mio. an die gemäss Auflageprojekt 1 auf Fr. 15,0 Mio. bezifferten Kosten für die Vorinvestitionen Porta Alpina Sedrun zu. Je die Hälfte hiervon sind durch vom Bundesamt für Verkehr und vom Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) bewirtschaftete Kredite zu finanzieren.
6. Das BAV gab mit Schreiben vom 21. Dezember 2006 dem Kanton Graubünden die Gelegenheit, sich bis zum 27. Januar 2006 zu den unter Ziff. 4 genannten Eingaben zu äussern. Der Kanton Graubünden nahm diese Möglichkeit mit Eingabe vom 24. Januar 2006 wahr.
7. In der Volksabstimmung im Kanton Graubünden vom 12. Februar 2006 wurde dem Kantonsbeitrag von Fr. 20 Mio. deutlich zugestimmt. Dabei handelt es sich um den vom Kanton zu leistenden Anteil an die auf Fr. 50 Mio. geschätzten Gesamtkosten. Der Kanton geht dabei davon aus, dass sich der Bund - wie an den Kosten der Vorinvestition - mit einem hälftigen Beitrag beteiligt, d.h. mit zusätzlich 17,5 Mio Franken. Ein entsprechender Beschluss liegt indessen auf Bundesebene noch nicht vor.
8. Unter Berücksichtigung der Eingaben sowie der Stellungnahme des Kantons Graubünden forderte das BAV die ATG und die SBB AG mit verfahrenleitender Verfügung vom 20. Februar 2006 auf, sich binnen kurzer Frist zu den Ausführungen des Kantons zu äussern. Die SBB AG kam dieser Aufforderung mit Schreiben vom 28. Februar 2006, die ATG mit solchem vom 10. März 2006 nach. Der Kanton Graubünden erhielt diese Eingaben zur Kenntnis zugestellt. Damit wurde der Schriftenwechsel abgeschlossen.

Auf die Eingaben wird, soweit entscheiderelevant, im Rahmen der Erwägungen eingegangen.

B. Erwägungen

I. Formelles

1. Der Kanton Graubünden sieht vor, die für den sicheren Betrieb des Gotthard-Basistunnels im Abschnitt Sedrun zu erstellende Multifunktionsstelle derart auszubauen bzw. ausbauen zu lassen, dass sie in beiden Fahrrichtungen als permanente Umsteigestelle für die Surselva genutzt werden kann. Damit soll die Surselva direkt an die Nord-Süd-Achse der NEAT angeschlossen werden. Der Transport der Passagiere ins Freie ist vom Bahntunnel über Warteräume, Seitenstollen sowie den für den Bau des Zwischenangriffs Sedrun erstellten Vertikalschacht und den anschliessenden Zugangsstollen vorgesehen.

Der Gotthard-Basistunnel ist gemäss Art. 2 und Art. 5^{bis} Bst. a des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 (ATB; SR 742.104) Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen. Die ATG ist vom Bund mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels beauftragt. Das Projekt des Kantons Graubünden stellt ein Begehren eines Dritten zur Nutzung einer vom Bund bestellten künftigen Bahninfrastruktur dar. Es bildet somit keinen von der massgebenden Gesetzgebung erfassten Bestandteil des NEAT-Konzepts. Das UVEK bzw. das BAV haben nach entsprechenden Abklärungen das Gesuch des Kantons Graubünden im Sinne eines Plangenehmigungsgesuches für die Änderung bzw. Ergänzung einer bereits genehmigten und in Bau befindlichen Eisenbahnanlage (Gotthard-Basistunnel) entgegengenommen. Aufgrund der sowohl während des Baus als auch bei einem künftigen Betrieb der PAS mit dem Bau und Betrieb des Basistunnels verknüpften zahlreichen Abhängigkeiten kann aus Gründen der Koordination kein anderes als das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren in Frage kommen. Diese Verfahrenswahl wurde denn im Vernehmlassungsverfahren auch nicht bestritten. Indessen ist zu beachten, dass vorliegend der Grundsatz von Art. 6 Abs. 6 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1), wonach die Plangenehmigung als Baubewilligung gilt, nicht ohne Weiteres zur Anwendung gelangen kann. Damit von der Plangenehmigung Gebrauch gemacht werden kann, müssen vielmehr noch verschiedene, insbesondere vertragliche Voraussetzungen erfüllt sein. Dies ergibt sich aus dem Umstand, dass der Kanton Graubünden die zur Genehmigung beantragten Arbeiten nicht selbst ausführen kann, sondern die ATG als Erstellerin hierfür beauftragt werden muss. Diese wiederum wird die Arbeiten an das mit der Ausführung des Abschnitts Sedrun des Gotthard-Basistunnels betraute Konsortium vergeben, da aus rechtlichen und logistischen Gründen keine andere Unternehmung in Frage kommt. Diesen Besonderheiten wird mit entsprechenden Vorbehalten in dieser Verfügung Rechnung getragen.

Gemäss Art. 18 Abs. 2 Bst. b EBG in Verbindung mit Ziff. 3 des Anhangs zum EBG ist das UVEK für Auflageprojekte nach Art. 12 Abs. 1 ATB die zuständige Plangenehmigungsbehörde. Diese Zuständigkeit muss auch im vorliegenden Fall gelten, da eine gesamtheitliche Beurteilung des Gesuchs für die PAS nur durch die Behörde erfolgen kann, welche auch für die Prüfung und Genehmigung des Auflageprojekts für den Gotthard-Basistunnel zuständig ist. In sinngemässer Anwendung von Art. 11 Abs. 2 Bst. g der Alpentransit-Verordnung vom 28. Februar 2001 (AtraV; SR 741.104.1) leitet das BAV im Auftrag des UVEK auch das vorliegende Plangenehmigungsverfahren.

2. Das vorliegenden Projekt für Vorinvestitionen erfüllt die Anforderungen von Art. 18i Abs. 2 EBG für die Durchführung eines vereinfachten Plangenehmigungsverfahrens (örtlich begrenztes Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimmbar Betroffenen; Eisenbahnanlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt). Auf eine öffentliche Planaufgabe konnte deshalb verzichtet werden.

3. Mit dem Auflageprojekt 1 wird ein Teil eines Gesamtprojekts beurteilt, dessen Realisierung heute noch nicht definitiv gesichert ist. Art. 18h Abs. 2 EBG gibt der Behörde die Möglichkeit, ein Projekt in Etappen zu genehmigen, wenn die getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert. Die Notwendigkeit einer etappierten Vorgehensweise ergibt sich aus den Abhängigkeiten zu den laufenden Arbeiten am Gotthard-Basistunnel (GBT). Diese dürfen durch das Projekt der PAS nicht behindert werden. Zudem sollen soweit möglich Synergien mit den vorhandenen Einrichtungen und dem Bauprogramm GBT genutzt werden, um die Kosten für die PAS so gering als möglich zu halten. Deshalb sind die Arbeiten spätestens im Juni 2006 in Angriff zu nehmen. Die zahlreichen noch offenen Fragen werden dann in dem vom Kanton für die Hauptinvestition angekündigten Auflageprojekt 2 zu bearbeiten sein. Der Bau der nachstehend unter Ziff. II.1. beschriebenen Vorinvestitionen präjudiziert deshalb die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht.

II. Materielles

1. Beschreibung des Projekts Vorinvestitionen (Auflageprojekt 1) und Gegenstand der Plangenehmigung

Das Projekt umfasst die nachstehend umschriebenen Elemente, welche aufgrund der Vorgaben aus dem Bauprogramm für den Gotthard-Basistunnel vorab ausgeführt werden müssen, um die Option einer künftigen PAS zu wahren.

Ein künftiger Betrieb der PAS erfordert in Ergänzung der MFS Sedrun in den beiden Not- haltstellen Nord und Süd je zwei Wartehallen für den sicheren Aufenthalt der Passagiere. Diese vier Wartehallen bieten Platz für jeweils 240 Personen, wovon für 60 Personen Sitzgelegenheiten zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Länge der Wartehallen beträgt ca. 31 m, ihre Breite ca. 9 m.

Bahntunntenseitig dieser Wartehallen werden die bereits vorgesehenen Perrons mit Blick auf die vorgesehene Nutzung für die PAS und zur Verkürzung der Perronräumzeiten von 2.44 m auf 4.00 m Breite ausgebaut. Dies erfordert einen entsprechenden zusätzlichen Ausbruch im Bahntunnel.

Es ist vorgesehen, die Passagiere von den Wartehallen mittels eines Elektrobusses zum Fusspunkt des Liftschachts zu transportieren. Für dieses Transportmittel ist eine Unterhaltsgarage mit einer Länge von ca. 40 m nötig (Unterbringung von zwei Fahrzeugen). Für den Bau der MFS werden verschiedene bauphysikalisch nötige Verbindungsstollen ausgebrochen. Der Verbindungsstollen Süd 2 wird in der Betriebsphase des Basistunnels nicht mehr benötigt und kann als Unterhaltsgarage genutzt werden. Damit wird kein zusätzlicher Ausbruch erforderlich. Indessen ist eine Abschlusswand gegen die Bahntunnelröhre und das Innengewölbe erforderlich.

In den für den Transport der Passagiere vorgesehenen Seitenstollen sind keine zusätzlichen Ausbruch- und Sicherungsarbeiten für die PAS erforderlich. Es müssen jedoch Anpassungen im Abschnitt mit dem Abluftkanal vorgenommen werden. Aufgrund der notwendigen Breite des Verkehrswegs für den Elektrobuss muss anstelle einer vertikalen Trennwand eine Zwischendecke eingebaut werden.

Einzig diese Projektelemente, wie sie im Auflageprojekt 1 dargestellt sind, bilden somit Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Mit ihrer Genehmigung wird in keiner Weise ein Entscheid für den Vollausbau der PAS gefällt, zumal hierfür die nötigen Finanzierungsbeschlüsse noch nicht vorliegen. Ebenso sind sämtliche Fragen im Zusammenhang mit den Aufgaben eines künftigen - heute noch nicht bekannten - Betreibers der PAS, wie z.B. bezüglich Sicherheit, Rettung, Betrieb und Erhaltung nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Sie sind vielmehr im Rahmen des vom Kanton Graubünden angekündigten Auflageprojekts 2 zu behandeln. Auf Anträge, welche den Gegenstand des Auflageprojekts 2 betreffen, ist deshalb grundsätzlich nicht einzutreten. Indessen wird diesen Anträgen mittels Auflagen zu Handen des Auflageprojekts 2 Rechnung getragen, damit sie bereits heute als erforderlich erkannte Abklärungen in das Auflageprojekt 2 Eingang finden.

Nicht Gegenstand dieses Verfahrens bilden des Weiteren Vorschläge für eine vom Auflageprojekt 1 abweichende Anordnung der Haltestelle Süd (sog. Variante Station Zentral), wie sie im Verlauf des Verfahrens thematisiert wurden. Hierfür wäre ein formeller Projektänderungsantrag zu stellen, der bis anhin nicht vorliegt. Massgebend ist Art. 5 der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen vom 2. Februar 2000 (VPVE; SR 742.142.1).

2. Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Einsprachen

2.1 AlpTransit Gotthard AG, Einsprache vom 7. Dezember 2005 und Vernehmlassung vom 10. März 2006 zur Stellungnahme des Kantons Graubünden vom 24. Januar 2006

Antrag 1 ATG: Die Verantwortlichkeit für das Projekt, der Einbezug der ATG in den Bauablauf, die Leistungskonditionen, das Terminwesen, das Eigentum an den zu erstellenden Anlagen, die Haftung und Finanzierung der Zusatzleistungen seien vor Beginn der für PAS notwendigen Arbeiten zwischen dem Bund, dem Kt. GR und der ATG verbindlich zu regeln.

Das BVFD erklärt sich mit nachstehenden ATG-Vorschlägen [vergl. Antrag in den ATG-Vorbemerkungen (Pt. 1), Abs. 2] einverstanden:

1. Die Oberbauleitung für den Bau der PAS wird durch die ATG ausgeübt.
2. ATG beabsichtigt, die heutige Bauleitung (IG GBT-S) mit der örtlichen Bauleitung PAS zu beauftragen.
3. Die Bauarbeiten PAS sollen durch die mit den Bauarbeiten für das Tunnelbaulos 360 beauftragten Bau-Unternehmer ARGE Transco ausgeführt werden.
4. ATG ist bereit, diese Aufgaben aufgrund einer Bestellung durch den Bund, zu dessen Lasten, zu übernehmen.
5. Die Fragen der Verantwortlichkeit für das Projekt, des Einbezugs der ATG in den Projektierungs- und Bauablauf, des Eigentums an den Anlagen und die Haftungsfragen sind abzuklären und in Vereinbarungen zwischen dem Bund, dem Kanton Graubünden und der ATG zu vereinbaren.

Die Anträge der ATG sind sämtlich berechtigt und bedürfen im Hinblick auf die Aufnahme der Bauarbeiten entsprechender vertraglicher Regelungen, welche derzeit zwischen den beteiligten Behörden des Bundes und des Kantons Graubünden sowie der ATG in Ausarbeitung sind. Ihr Abschluss ist Voraussetzung für die Aufnahme der Bauarbeiten für die Vorinvestition. Zur Sicherstellung wird ein entsprechender **Vorbehalt** in die Verfügung aufgenommen. Im vorliegenden Verfahren kann indessen darauf nicht weiter eingegangen werden.

Insofern kann vorliegend auch nicht auf den Antrag der BVFD eingetreten werden, wonach es aus ablauftechnischen, terminlichen und aus Kostengründen als erforderlich erachtet wird, dass die vorstehend aufgelisteten Arbeiten / Verpflichtungen auch auf die Phase 2 (Gesamtanlagen PAS) ausgedehnt werden. Inwiefern die in Ausarbeitung stehenden Regelungen auch für die Phase 2 Geltung haben sollen und können, ist nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens, sondern zwischen den Parteien zu regeln.

Antrag 2 ATG: *Der Gesuchsteller sei unabhängig von den Entsorgungskonzepten der ATG für die gesetzeskonforme Entsorgung des Tunnelausbruchs verantwortlich.*

Vom Gesuchsteller BVFD wird festgehalten, dass die zusätzliche Menge an Ausbruchmaterial als unerheblich einzustufen sei. Zu demselben Schluss gelangten auch die Umweltorganisationen.

Das BVFD sieht daher keinen Grund, das PAS-Ausbruchmaterial, inkl. Schlamm, separat zu entsorgen. Diese Massnahme sei sowohl von der Menge her (0.9 % der Menge des Tunnelabschnittes Sedrun, ohne Verlängerung der Losgrenze um 1 km in Richtung Süden) als auch aus technischen, logistischen und finanziellen Überlegungen nicht sinnvoll.

Im Übrigen habe die Gemeinde Tujetsch in ihrer Vernehmlassung vom 6.12.2005 (zweit-letzter Absatz) festgestellt, dass der notwendige Deponieraum mit der Erweiterung der bestehenden Deponie Val Bugnei geschaffen werden könne. Die Gemeindebehörden hätten zugesichert, sich für "zweckmässige und kostengünstige Lösungen" der PAS-Materialentsorgung einzusetzen.

Der Kanton beantragt deshalb,

- Die Tunnelausbruchsmaterialentsorgung der PAS solle im Rahmen des ATG-Materialbewirtschaftungskonzeptes – unter Kostentragung durch die Porta Alpina Sedrun (PAS) – erfolgen.
- Die Schlammmentsorgung für die PAS solle nach dem für die ATG geltenden und genehmigten Konzept erfolgen. Der Gesuchsteller trage die dabei entstehenden Kosten für die PAS-Schlammmentsorgung. Ein entsprechender Kostenschlüssel/ -verteiler, z. B. in Prozenten der PAS-Menge, sei zwischen ATG und dem BVFD, in gegenseitigem Einvernehmen, auszuarbeiten.

Die ATG erklärt sich in ihrer Vernehmlassung vom 10. März 2006 zur Stellungnahme des Kantons damit einverstanden, das anfallende Ausbruchmaterial auf den ATG-Deponien im Raum Sedrun abzulagern, sofern sichergestellt wird, dass die ATG schadlos gehalten wird, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt ergibt, dass das Volumen für das Material,

welches durch das ATG-Projekt anfällt, nicht mehr vor Ort abgelagert werden kann. Ebenso habe der Kanton die ATG für die Schlamm Entsorgung zu entschädigen.

Das UVEK erachtet es als sachgerecht, wenn das für den Bau der Porta Alpina - obgleich kein NEAT-Projekt - anfallende unverschmutzte Ausbruchmaterial auf den für den Teilabschnitt Sedrun bewilligten Deponien (Val Bugnei, Val da Claus) abgelagert wird. Es dürfte auch aus logistischer Sicht kaum praktikabel sein, dieses Material von demjenigen, das für die Ausbrucharbeiten am Basistunnel anfällt, zu trennen. Dabei ist festzuhalten, dass das im Raum Sedrun für AlpTransit zur Verfügung stehende Deponievolumen ausreicht, um auch das für die Verschiebung der Losgrenze zwischen den Teilabschnitten Sedrun und Faido um 1 km nach Süden, wie sie von der ATG ausgelöst worden ist, anfallende Ausbruchmaterial abzudecken. Sollte das Volumen nicht ausreichen, wären zusätzliche Ablagerungsstandorte bewilligen zu lassen oder das Ausbruchmaterial wäre abzutransportieren. Eine Erweiterung der Deponie Val Bugnei, wie sie im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Losgrenzenverschiebung Sedrun/Faido zur Diskussion steht, ist heute unbeachtlich, da noch nicht genehmigt. Die Zusicherung der Gemeinde, zweckmässige Lösungen für die Ablagerung anzubieten, ist ebenso unbeachtlich, da es sich bei der Porta Alpina um ein vom Bund zu bewilligendes Projekt handelt.

Entsprechend wird der Antrag des Kantons dahingehend gutgeheissen, als das unverschmutzte Ausbruchmaterial Porta Alpina sowie der bei der Materialaufbereitung anfallende Schlamm (soweit er die für Inertstoffdeponien massgebenden Grenzwerte einhält) im Rahmen der Materialbewirtschaftung AlpTransit auf den vom UVEK bewilligten Deponien Val Bugnei und Val da Claus abzulagern sind. Der Antrag der ATG wird seinerseits dahingehend gutgeheissen, als der Kanton die ATG zu entschädigen hat, wenn sich dereinst ergibt, dass wegen der Ablagerung des zusätzlichen Ausbruchmaterials Porta Alpina die für AlpTransit bewilligten Ablagerungsvolumen nicht ausreichen und sich hieraus Mehrkosten bei der Entsorgung ergeben. Diesbezüglich ist zwischen ATG und Kanton eine entsprechende Vereinbarung abzuschliessen und dem UVEK zur Kenntnis zu bringen.

Hinsichtlich der Schlamm Entsorgung gilt sinngemäss dasselbe. Die beim Tunnelvortrieb anfallenden Schlämme sind erfahrungsgemäss übermässig verschmutzt und weisen Reaktorqualität auf. Sie können deshalb nicht auf den in Sedrun für AlpTransit als Inertstoffdeponien bewilligten Ablagerungen eingebaut werden, sondern sind einer separaten Behandlung zuzuführen. Hierfür kommt die Ablagerung in einer Reaktordeponie (z.B. Plaun Gruond) oder die Verbrennung in einem Zementwerk in Frage. Die Kosten für die Schlamm Entsorgung, zu welcher die von der ATG beauftragte Arbeitsgemeinschaft vertraglich verpflichtet ist, sind anteilmässig von der PAS zu tragen, was vom Kanton auch nicht bestritten wird. Die Parteien haben die Kostenfrage im Rahmen einer Vereinbarung zu regeln und dem UVEK zur Kenntnis zu bringen.

Antrag 3 ATG: Der Gesuchsteller habe den Nachweis einer brandschutzkonformen Gewölbekonstruktion Bereich Perronverbreiterung und MFS zu erbringen.

Der Kanton führt dazu aus, dass die Gewölbeform der Einspurröhre im Bereich der Perronverbreiterung auf Stufe Auflageprojekt 1 bei der Vordimensionierung berücksichtigt worden sei. Die Gewölbeform könne mit einem bewehrten Innengewölbe realisiert werden. Die abschliessenden statischen Nachweise würden im Zuge der Plangenehmigung /

Freigabe der Ausführungspläne für den Ausbruch und die Verkleidung der Perronbereiche, wie auch der Wartehallen auf Stufe Ausführungsprojekt erbracht.

Im Falle, dass der Nachweis für die im Auflageprojekt 1 dargestellte Gewölbeform nicht abschliessend erbracht werden könne, behalte sich der Gesuchsteller vor, auf eine statisch günstigere Gewölbeform, wie von der ATG vorgeschlagen – einhergehend mit einem Mehrausbruch und Mehrkosten für Beton und Schalung zu Lasten PAS – zu wechseln.

Für den Fall, dass die heute geplante Formgebung des Tunnelprofils unter Beibringung der dazu erforderlichen Nachweise zur Ausführung gelange, basiere der Gesuchsteller bei der Ausgestaltung der Perronverbreiterungen auf denselben Brandschutzvorgaben, welche durch die ATG heute bereits zur Anwendung gebracht würden. Diese dem Gesuchsteller aktuell bekannten Brandschutzvorgaben beinhalteten die Aspekte der noch zu bereinigenden Schnittstellen zwischen der PAS und dem Projekt ATG nicht. Die diesbezügliche Zusammenarbeit könne erst nach einer Beauftragung durch das BAV in enger Zusammenarbeit PAS / ATG erfolgen.

Das Anliegen der ATG, die bewehrten Gewölbe bei der Perronverbreiterung mit einer 80 mm starken Eisenüberdeckung auszustatten, könne die PAS mit Bezug auf ein übergeordnetes Brandschutzkonzept (im Zusammenhang mit dem Auflageprojekt PAS 2, PGV II zwischen der ATG und der PAS noch zu erarbeiten) unter Einbezug der heute bekannten PAS-Belange (ungünstigere Profilform der Perronverbreiterung, Bewehrung der Gewölbe bei der Perronverbreiterung auf die gesamte Länge) nachvollziehen.

Die PAS werde für den Fall, dass die Gewölbe aus statischen Gründen bewehrt werden müssten, für die entsprechenden Mehrkosten aufkommen und die für die Eisenüberdeckung notwendigen grösseren Ausbruchquerschnitte bei der Ausführungsplanung nach Vorgaben ATG berücksichtigen. Im Falle, dass im Bereich der Perronverbreiterungen für die PAS Nachprofilierungsarbeiten am bestehenden Spritzbeton des heute schon ausgebrochenen NHS-Profiles der ATG vorgenommen werden müssten (zur Garantierung der Eisenüberdeckung), werde der Gesuchsteller für diese Kosten aufkommen.

Der Gesuchsteller werde den Nachweis erbringen, dass die projektierte Gewölbekonstruktion im Bereich der Perronverbreiterungen PAS in der Multifunktionsstelle die Anforderungen aus dem Brandschutz erfüllt.

Die ATG erklärt sich in ihrer Vernehmlassung vom 10. März 2006 zur Stellungnahme des Kantons damit einverstanden, dass der Nachweis einer brandschutzkonformen Gewölbekonstruktion im Rahmen der Ausführungsplanung erbracht wird. Die Verantwortung für diesen Nachweis liegt - wie die ATG zutreffend festhält - beim Gesuchsteller. Es wird eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufgenommen.

Die ATG bestätigt weiter, dass sie aus sicherheitstechnischen Gründen nach wie vor eine unbewehrte Konstruktion bevorzuge, was eine Anpassung der Gewölbegeometrie zur Folge haben könne. Für den Fall, dass trotzdem eine bewehrte Konstruktion erforderlich werde, sei die Betonüberdeckung so zu dimensionieren, dass sie im Brandfall nicht abplatzen könne. Gemäss einer Risikobetrachtung und ersten technischen Untersuchungen werde eine Überdeckung von rund 5 cm nötig sein. Die entsprechenden Kosten seien vom Gesuchsteller zu tragen.

Wie aus der Stellungnahme des Kantons hervorgeht, ist die Übernahme der Kosten nicht bestritten. Das UVEK erachtet es als sachgerecht, für den Fall einer bewehrten Gewölbe-

konstruktion zur Sicherstellung der Interessen des NEAT-Werks eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufzunehmen.

Antrag 4 ATG: Der Abluftkanal in den Seitenstollen sei in den Bereichen der PAS mit einer Brandschutzschicht zu versehen.

Der Kanton führt an, ihm sei das aktuelle Brandschutzkonzept des GBT nicht genau bzw. nur teilweise bekannt. Sollten sich daraus Anforderungen ergeben, welche zusätzliche Massnahmen im Abluftkanal erforderten (im vorliegenden Auflageprojekt 1 nicht berücksichtigt), so würden diese im Rahmen des Bau- und Ausführungsprojektes PAS, Gesamtanlage, übernommen.

Die Forderung der ATG ist zu unterstützen. Während im Normalprofil des Seitenstollens mit Trennwand, wie von der ATG projektiert, im Abluftkanal eine Brandschutzschicht vorgesehen ist, sei dies im Normalprofil mit Zwischendecke, wie es aus Profilgründen (Transportbus) erforderlich ist, nicht ersichtlich. Auch im Abluftkanal des Seitenstollens mit Zwischendecke muss indessen aus Sicherheits- und Stabilitätsgründen eine Brandschutzschicht aufgebracht werden. Es wird eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufgenommen. Die Mehrkosten gehen zu Lasten des Kantons.

Antrag 5 ATG: Der Gesuchsteller sei zu verpflichten, für die Arbeiten an der PAS und jene am GBT ab Februar 2006 zusammen mit dem noch zu bestimmenden Betreiber PAS ein detailliertes Betriebskonzept zu erarbeiten und mit der ATG abzustimmen.

Der Kanton bestätigt, dass er der Ausarbeitung eines definitiven, detaillierten Betriebskonzeptes PAS ebenso grosse Bedeutung zumisst, wie dies ATG beschreibe. Das BVFD stehe in Verhandlung mit einem in Frage kommenden Betreiber (RhB).

Es ist festzuhalten, dass bereits der sachgerechte Bau der Vorinvestition auf Grundlagen des späteren Betreibers der PAS aufbauen müsste. Dies ist nicht der Fall. Der Kanton ist indessen glaubhaft bemüht, diesen Mangel zu beheben. Das UVEK erachtet es, obgleich unbestritten, als angezeigt, zur Sicherstellung eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufzunehmen.

Antrag 6 ATG: Der Gesuchsteller habe den Nachweis zu erbringen, dass die Sicherheit der Fahrgäste sowie des Betriebspersonals in der MFS und in der PAS sowohl im Normalbetrieb der beiden Anlagen als auch im Ereignisfall gewährleistet werden könne und die Gesundheit der Benutzer nicht gefährdet werde. Das Alarm- und Rettungskonzept der PAS sei im Einvernehmen mit der ATG auf die entsprechenden Konzepte des GBT abzustimmen.

Der Kanton führt dazu aus, der Nachweis "Sicherheit der Fahrgäste sowie des Betriebspersonals in der MFS" werde mit dem Auflageprojekt 2 zur Genehmigung eingereicht.

Mit den bisher zur Verfügung stehenden Daten sei das Sicherheits- und Rettungskonzept für die PAS im vorliegenden Auflageprojekt 1 (vgl. Technischer Bericht, Ziff. 4) ansatzweise dargelegt.

Das Alarm- und Rettungskonzept Betriebsphase PAS werde im Einvernehmen mit der ATG auf das Konzept des GBT abgestimmt. Zum Grundlagenbericht „Sicherheits- und

Rettungskonzept GBT in der Betriebsphase", datiert 11.05.2000, habe der Gesuchsteller bis dato noch keinen Zugang gehabt. Für die weiteren Arbeiten solle dieses Dokument – obwohl noch nicht genehmigt (vgl. ATG Stellungnahme zu Ziff. 4.1.1, Pt. 1) – dem Gesuchsteller zur Verfügung stehen.

Der Antrag der ATG ist aus Sicht des UVEK berechtigt und vom Gesuchsteller vollumfänglich zu erfüllen. Es wird eine entsprechende **Auflage** aufgenommen. Dem Kanton wird das Sicherheits- und Rettungskonzept GBT in der Betriebsphase hierfür zur Verfügung zu stellen sein. Das UVEK geht im Übrigen davon aus, dass im Rahmen des zu erbringenden Sicherheitsnachweises auch dargelegt wird, dass die Gesundheit der Passagiere aufgrund der hohen Temperaturunterschiede zwischen Tunnelstation und Aussenbereich (denkbar ist im Winter eine Differenz bis 50° C) und der raschen Überwindung des Höhenunterschiedes nicht gefährdet wird.

Antrag 7 ATG: Das Sicherheits- und Rettungskonzept Bauphase der PAS sei im Einvernehmen mit der ATG auf die entsprechenden Konzepte des GBT abzustimmen.

Der Gesuchsteller führt aus, das "Sicherheits- und Rettungskonzept Bauphase PAS" sei ein wichtiges Instrument im Bereich der Arbeitssicherheit. Die Erarbeitung desselben setze detaillierte Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse und Geschehnisse / Bauabläufe voraus. Die Oberbauleitung für den Bau der PAS (ATG) sei prädestiniert – in Zusammenarbeit mit der örtlichen Bauleitung (BL), dem für das Tunnelbaulos 360 beauftragten Bauunternehmer ARGE Transco und der projektierenden Ingenieurgesellschaft (IG GBT-S) – das "Sicherheits- und Rettungskonzept Bauphase PAS" ausführen zu lassen. Es wird deshalb beantragt, die ATG solle unter Kostentragung durch die PAS dieses Konzept ausarbeiten.

Die ATG erklärt sich in ihrer Vernehmlassung aufgrund der besonderen Umstände hierzu bereit. Das UVEK erachtet es als zweckmässig und zielführend, wenn vorliegend in Abkehr vom Grundsatz, dass dieses Konzept in aller Regel vom Gesuchsteller beizubringen ist, vorliegend die ATG ihr bestehendes Sicherheits- und Rettungskonzept GBT mit den Massnahmen für die PAS unter den entsprechenden Kostenfolgen ergänzt. In diesem Sinne wird der Antrag des Kantons gutgeheissen.

Antrag 8 ATG: Der Gesuchsteller hat den Nachweis zu erbringen, dass der Betrieb der PAS keine nachteiligen Auswirkungen auf einen allfälligen Dauerbetrieb der Lüftungsanlagen im GBT haben wird.

Das BVFD führt dazu aus, es habe Kenntnis, dass das „Bauprojekt Lüftung GBT“ bis dato noch nicht vorliege und nach Angaben des Projektverfassers erst im Februar 2006 der ATG eingereicht werde. Die massgebenden Szenarien für PAS würden nach Vorliegen des definitiven Lüftungskonzeptes abschliessend definiert und untersucht. Der Nachweis werde mit dem Auflageprojekt 2 eingereicht. Zu den Aspekten zum Thema Lüftung werde eine separate Stellungnahme verfasst. Einige Aspekte seien im Bauprojekt Stand 25.11.2005, Ziff. 4.9, abgehandelt.

Die ATG präzisiert in ihrer Vernehmlassung, dass ihr das Bauprojekt Lüftung GBT in einem ersten Entwurf im März 2006 vorliegen werde. Die Lüftungsanlagen könnten erst nach Vorliegen des genehmigten Alarm- und Rettungskonzepts PAS sowie gestützt auf

die Anforderungen des künftigen Betreibers abschliessend dimensioniert werden. Die ATG macht darauf aufmerksam, dass die Umsetzung der Lüftungsanlagen für die PAS Auswirkungen auf die Ausführungsprojektierung und den Rohbau haben könne, was unter Umständen zu Mehrausbrüchen und damit zu erheblichen Mehrkosten für die Vorinvestition führen könne. Sollten sich negative Auswirkungen auf die Lüftungsanlagen des GBT ergeben, habe der Gesuchsteller unter Kostenfolge dafür zu sorgen, dass die Auswirkungen mit entsprechenden Massnahmen beseitigt würden.

Das UVEK erachtet den Antrag der ATG als sachgerecht. Er wird vom Kanton auch nicht bestritten. Es wird zur Sicherstellung eine **Auflage** in die Verfügung aufgenommen, wonach der verlangte Nachweis mit dem Auflageprojekt 2 unter Berücksichtigung des dannzumaligen Standes des Bauprojekts Lüftung GBT zu erbringen ist.

Antrag 9 ATG: Bei den Arbeiten für die PAS hätten die gleichen umweltrechtlichen Auflagen, wie sie mit den PGVf vom 24.10.1995 und 15.02.1999 gegenüber der ATG verfügt worden seien zu gelten. Dasselbe gelte für in Plangenehmigungen für Detailprojekte angeordneten Auflagen.

Seitens des Kantons als Gesuchsteller ist nicht bestritten, dass für das Projekt PAS die gleichen umweltrechtlichen Auflagen, wie sie gegenüber ATG verfügt wurden, Geltung haben sollen. Das UVEK erachtet es trotzdem als sachgerecht, diesen Grundsatz mittels **Auflage** festzuhalten. Zu präzisieren ist, dass nicht nur die in den von der ATG erwähnten Plangenehmigungen gemachten umweltrechtlichen Auflagen zu gelten haben, sondern auch die in den genehmigten Projekten bereits vorgesehenen umweltrelevanten *Massnahmen* (ohne dass sie ausdrücklich mittels Auflage angeordnet worden sind).

Antrag 10 ATG: Der Gesuchsteller habe die ATG für sämtliche Kosten, welche ihr durch eine allenfalls von der PAS verursachte Bauzeitverlängerung des GBT und/oder der Nichtrealisierung von Einsparpotenzial entstehen, zu entschädigen.

Das BVFD führt aus, es könne sich dieser Auflage nur unter der Bedingung anschliessen, dass ATG sich abzeichnende Kosten oder Mehraufwand sofort nach deren Erkennen anmelde und die Mehrkosten beziffere. Der Gesuchsteller gehe weiter davon aus, dass er durch ATG bei der Suche nach kostengünstigen Lösungen unterstützt werde. Entsprechend beantragt der Kanton, diese Aspekte seien in die Vereinbarungen zwischen BVFD und ATG aufzunehmen. Zudem sei dem Kanton bis auf die Zwischendecke im Seitenstollen kein Einsparpotenzial zu Gunsten der ATG bekannt. Im Gegenzug erwarte er im gleichen Sinne volle Vorteilsanrechnung von Einsparpotenzialen bei ATG als Folge der Realisierung von PAS (z.B. entfallender ATG-Schachtlift, Innenausbau / Gestaltung Seitenstollen, PAS-Perronausrüstung, PAS-Liftbenützung durch ATG etc.).

Das UVEK hält zunächst fest, dass bei der Realisierung der PAS der Grundsatz zu gelten hat, dass Verzögerungen bei der Realisierung des GBT tunlichst zu vermeiden sind. So weist denn auch der Gesuchsteller auf Seite 7 des Technischen Berichts darauf hin, dass die Arbeiten am GBT in keiner Art und Weise durch die Arbeiten für die PAS verzögert werden dürfen. Kommt es deshalb zu kausal auf die PAS zurückzuführende Verzögerungen und haben diese Kostenfolgen, sind sie von der PAS zu tragen. Da die finanziellen Aspekte grundsätzlich nicht im Plangenehmigungsverfahren zu behandeln, sondern im

Rahmen der bereits erwähnten Vereinbarungen zu regeln sind, ist auf den unbestrittenen Antrag der ATG hier nicht weiter einzugehen. Indessen erachtet es das UVEK als angezeigt, den Grundsatz der Nichtverzögerung als **Auflage** in die Plangenehmigung aufzunehmen. Die Regelung allfälliger Kostenfolgen einschliesslich Vorteilsanrechnungen ist Gegenstand der abzuschliessenden Vereinbarungen und hat im Übrigen nach den geltenden gesetzlichen Regelungen zu erfolgen. Auch seitens ATG ist im Übrigen nicht bestritten, dass sie den Kanton bei der Ausarbeitung von günstigen Lösungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen wird. Das UVEK nimmt davon zustimmend Kenntnis.

Bezüglich Lüftungskanal präzisiert die ATG in ihrer Stellungnahme, dass die vom Kanton bevorzugte (und für den Betrieb des Tunnelbusses aus Gründen des Lichtraumprofils zwingende) Lösung mit Zwischendecke in den Seitenstollen teurer ist, als ein Lüftungskanal mit Seitenwand. Die ATG werde zu Gunsten der PAS auf die günstigere Variante eines Lüftungskanals mit Seitenwand verzichten und den Lüftungskanal stattdessen mit einer Zwischendecke ausführen. Es handle sich dabei somit nicht um ein realisiertes Einsparpotenzial, sondern um eine Kostensteigerung. Der Kanton habe anlässlich der Sitzung vom 25. Oktober 2005 zugesichert, die Mehrkosten dieser Projektänderung zu übernehmen.

Antrag 11 ATG: Der Gesuchsteller habe die ATG für allfällige Kosten- und Terminfolgen aus Schadensereignissen, welche auf die Arbeiten an der PAS zurückzuführen sind, schadlos zu halten.

Der Kanton führt dazu aus, es sei ihm bekannt, dass die nachträgliche Realisierung der Perronverbreiterung und der Wartehallen (in nächster Nähe zu bereits getätigten Ausbruch- und Sicherungsarbeiten) nicht ohne Auswirkungen auf die Bausubstanz ATG realisiert werden könne.

In Kenntnis der bis heute angetroffenen Geologie im Bereich der für die PAS geplanten Bauwerke (Wartehallen und Perronverbreiterungen) gehe der Gesuchsteller davon aus, dass wie von der ATG erwähnt, die PAS Arbeiten zusätzliche Deformationen bis maximal geringe lokale Instabilitäten hervorrufen könnten. Diesen Erscheinungen und deren Auswirkungen gelte es, durch den gezielten Einsatz bautechnischer Massnahmen wie vorgängige Ankerung und Injektionsarbeiten in den als kritisch betrachteten Bereichen und/oder im Extremfall durch eine Sanierung mit Nachankerungen, Injektionen, Sicherungsverstärkungen etc. (Aufzählung nicht abschliessend) zu begegnen.

Im Falle, dass die bestehende Bausubstanz der ATG (zum heutigen Zeitpunkt betrifft dies die Ausbruchsicherung) Schäden infolge der PAS-Tätigkeiten erleiden sollte, seien die Schäden der PAS nach deren Feststellung unverzüglich anzuzeigen und zu Lasten der PAS - entsprechend den Regeln der Baukunst / Situation vor Ort - zu sanieren. Diesbezügliche Mittel seien durch die PAS bereits zum Teil im NO Dossier für die Perronverbreiterung vorgesehen und/oder wären bei der Unternehmung allenfalls zu Lasten PAS zu beauftragen. Das BVFD empfiehlt der ATG, die als kritisch gesehenen Bauwerksteile vor Inangriffnahme der Ausbrucharbeiten für die PAS einer gemeinsamen Begutachtung zu unterziehen und wo erforderlich, die zur Beweissicherung notwendigen Massnahmen zu Lasten der PAS gemeinsam zu definieren.

Die Kosten- und Terminfolgen aus Schadenereignissen würden fallweise beurteilt und nach gesetzlichen Grundsätzen geregelt. Das BVFD könne nicht zu einer generellen Übernahme verpflichtet werden.

Das UVEK verweist auf das bereits zu Antrag 10 ATG Gesagte. Wie der Kanton richtig festhält, sind die Kosten- und Terminfolgen fallweise nach den gesetzlichen Grundsätzen bzw. der abzuschliessenden Vereinbarung zu regeln. Die ATG hat sich in ihrer Stellungnahme zu einer gemeinsamen Begutachtung der als kritisch betrachteten Bauwerksteile zwecks Beweissicherung bereit erklärt. Das UVEK erachtet diese vorsorgliche Beweisaufnahme als zwingend und nimmt eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung auf.

Weiterer von der ATG vorgebrachter Punkt: Aufzug und Hebesystem

Der Kanton nennt in seiner Stellungnahme (Seite 8 zu Ziff. 10) verschiedene Punkte, welche aus seiner Sicht für die ATG zu Einsparungen führen, weshalb eine entsprechende Vorteilanrechnung zu erfolgen habe. U.a. wird die „PAS-Liftbenützung durch ATG“ genannt. In ihrer Vernehmlassung vom 10. März 2006 führt die ATG hierzu aus, der Kanton sei offenbar der Meinung, die ATG und deren Beauftragte bzw. der Betreiber des GBT würden nach der Realisierung der PAS über deren Aufzugssystem in den Schacht und zum Schachtfuss gelangen. Obgleich das Aufzugssystem nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, wie die ATG zutreffend festhält, ist es im Hinblick auf das Auflageprojekt 2 auch aus Sicht des UVEK erforderlich, die nötigen Präzisierungen vorzunehmen. Die ATG verlangt, dass solange die Bauarbeiten für die Projekte GBT und jene an den Vorinvestitionen PAS im Teilabschnitt Sedrun nicht abgeschossen sind, ihr das Recht zuzugestehen ist, alleine über allfällige Änderungen des geplanten Hebesystems und den Betrieb dieser oder einer anderen Aufzugsanlage zu bestimmen. Für die ATG müsse die jederzeitige und uneingeschränkte Erschliessung des Schachts I sowie des Schachtfusses während der Bau- und der Betriebsphase GBT gewährleistet bleiben. Um den Endausbau des Schachtes sowie die Unterhalts- und Revisionsarbeiten am Schacht selber sowie an den darin befindlichen Leitungen sicherstellen zu können, sei vorgesehen, den Schacht I für das Ende der Bauzeit und die Betriebsphase mit einer definitiven Hebeeinrichtung auszurüsten. Das noch nicht bekannte Aufzugssystem für die PAS müsse den entsprechenden Ansprüchen der ATG sowie denjenigen des Betreibers GBT zwingend gerecht werden. Insbesondere habe das Aufzugssystem hinsichtlich Nutzlast, Abmessungen und Einsatzmöglichkeiten (z.B. Anhalten an beliebiger Stelle) den Anforderungen der ATG vollumfänglich zu genügen. Weitere Anforderungen betreffend das Aufzugssystem blieben vorbehalten. Das UVEK unterstützt das Anliegen der ATG. Das künftige Aufzugssystem hat in jedem Fall den Anforderungen an die Instandhaltung im Schacht und am Schachtfuss zu genügen. Zudem ist sicherzustellen, dass die Bauarbeiten GBT durchgeführt und abgeschlossen werden, ohne dass irgendwelche Behinderungen oder Erschwerungen durch ein verändertes Aufzugssystem bewirkt werden. Der Kanton hat mit dem Auflageprojekt 2 die sich bezüglich Aufzugssystem stellenden Fragen zu behandeln. Zur Sicherstellung wird eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufgenommen.

2.2 SBB AG, Stellungnahmen vom 15. Dezember 2005 und 28. Februar 2006

In ihrer Stellungnahme vom 15. Dezember 2005 weist die SBB AG darauf hin, dass zahlreiche Fragen durch den künftigen Betreiber der kommerziellen Anlagen noch zu beantworten sind. Die SBB AG habe aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen grundsätzlich kein Interesse am Betrieb der PAS. Ebenfalls wird festgehalten, dass alle bahntechnischen Anlagen wie Gleise, Fahrleitungen, Signale, Bahnkommunikationseinrichtungen usw. im Bereich der PAS Eigentum des zukünftigen Betreibers des GBT sein werden. Sie weist darauf hin, dass sämtliche Rechte und Pflichten zwischen dem künftigen Betreiber der PAS und dem Betreiber des Basistunnels zu regeln sein werden.

Die SBB AG hält fest, dass eine abschliessende Stellungnahme nicht möglich sei. Aussagen in Bezug auf Verkehrsflüsse, Kommunikation, Sicherheit Betrieb, Personensicherheit, Klima/Lüftung, Alarm, Intervention und Rettung im Ereignisfall, Einfluss auf Erhaltung GBT, Erhaltung PAS fehlten entweder teilweise oder ganz.

Der Kanton Graubünden erachtet die von den SBB vorgeschlagene Regelung der Eigentumsverhältnisse als sinnvoll. Vorliegend kann darauf indessen nicht eingetreten werden, da diese nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens ist. Wie von den SBB vorgeschlagen und vom Kanton unbestritten, werden die Rechte und Pflichten zwischen dem künftigen Betreiber der PAS und den SBB zu regeln sein. Insoweit der Kanton beantragt, die Überwachung des Perronbereichs PAS solle ebenfalls durch die Betriebszentrale Süd in Pollegio - unter Kostentragung durch die PAS - erfolgen, kann darauf im vorliegenden Verfahren ebenfalls nicht eingetreten werden. Die sich bezüglich Bedienung stellenden technischen und finanziellen Fragen sind vom Kanton im Auflageprojekt 2 in Abstimmung mit der ATG und der SBB und unter Berücksichtigung der laufenden Ausschreibung für die Bahntechnik GBT zu behandeln. Es wird eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufgenommen.

Ebenfalls im Auflageprojekt 2 hat der Kanton die folgenden von den SBB (und teilweise bereits von der ATG, vgl. die entsprechenden Erwägungen) aufgezeigten Fragestellungen einlässlich zu behandeln:

- Vollständiger Nachweis, dass die PAS das massgebende Sicherheitsniveau des GBT nicht verringert, unter Einbezug der herrschenden klimatischen Bedingungen sowie der vorgesehenen Rettungsabläufe;
- Aufzeigen von Lösungen, bei denen die schienengebundene Rettung, welche auch bei einem Ereignisfall in der PAS (Ausnahme Bereich Schachtkopf, wo die Rettung von Sedrun aus zu erfolgen hat) nicht durch das Transportsystem „Auto-Tram“ behindert wird;
- Sicherstellung des Lüftungssystems unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse, um das Wohlbefinden der Reisenden bei langen Wartezeiten bis zu 30 Minuten zu gewährleisten;
- Aufzeigen eines für den Erhaltungsbetrieb des GBT hinderungsfreien Betriebs der PAS mit jederzeitiger uneingeschränkter Zugänglichkeit des Erhaltungspersonals zu den technischen Räumen der Multifunktionsstelle;

- Aufzeigen des konkreten Erhaltungs- und Reinigungsaufwandes für die Publikumsanlagen der PAS und Abschätzung des Einflusses des zusätzlichen Wartungsaufwandes auf die Erhaltungszeit GBT;

Der Kanton bestreitet die Notwendigkeit dieser Abklärungen und Nachweise nicht und stellt diese für das Auflageprojekt 2 in Aussicht. Zur Sicherstellung wird eine entsprechende **Auflage** in die Verfügung aufgenommen.

2.3 Gemeinde Tujetsch, Stellungnahme vom 6. Dezember 2005

Die Gemeinde hält fest, dass sie das Projekt tatkräftig unterstütze, weshalb die Gemeindeversammlung vom 19. Oktober 2005 einen Kredit von Fr. 3 Mio. für die Realisierung bewilligt habe. Sie zeigt sich erfreut über die Unterstützung des Projekts durch den Bundesrat und die Eidgenössischen Räte. Die Gemeinde wünscht, dass durch die Projektverantwortlichen bauliche und technische Optimierungen geprüft werden, um die Verkehrsabwicklung unter Tag zu verbessern. In diesem Bereich müsse eine Optimierung im Sinne der Variante „Zentrale Haltestelle“ in der Weströhre erfolgen. Damit könnten nicht nur die Attraktivität und der Komfort der Haltestelle wesentlich erhöht, sondern auch Betriebskosten eingespart werden. Weiter beantragt die Gemeinde, den Ausbruch möglichst grosszügig zu dimensionieren, damit bei der Ausgestaltung der Haltestelle eine gewisse Flexibilität bestehe. Bezüglich Ablagerung des Ausbruchmaterials sieht die Gemeinde keine Probleme. Der notwendige Deponieraum könne mit der Erweiterung der bestehenden Deponie Val Bugnei gelöst werden. Die Gemeindebehörden würden sich für zweckmässige und kostengünstige Lösungen einsetzen.

Der Kanton räumt in seiner Stellungnahme ein, dass die sehr weit fortgeschrittenen Tunnelbauarbeiten im Bereich der sich in Prüfung befindlichen Variante "Haltestelle Zentral West" sowie die sich bereits in der Ausschreibungsphase befindenden Arbeiten für die Bahntechnikanlagen eine Lösungsfindung ausserordentlich erschweren. Es wird bestätigt, dass sich der Kanton stark für die Variante "Haltestelle Zentral West" einsetze. Eine Erfolgsgarantie könne indessen - in Anbetracht der erwähnten, sehr weit fortgeschrittenen Arbeiten im Bereich der Variante "Haltestelle Zentral West", nicht abgegeben werden.

Wie bereits oben ausgeführt, ist die Variante Zentral West nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Soweit beantragt wird, es sei eine andere als die zur Genehmigung eingereichte Variante zu genehmigen, ist darauf deshalb vom UVEK nicht einzutreten. Hierzu wäre vom Kanton zu gegebener Zeit ein formelles und begründetes Projektänderungsbegehren zu stellen.

Der Gesuchsteller nimmt weiter mit Befriedigung zur Kenntnis, dass sich die Gemeinde Tujetsch bei der Lösung allfälliger Deponieprobleme für zweckmässige und kostengünstige Lösungen einsetzen wird.

Das UVEK nimmt davon Kenntnis und weist gleichzeitig auf die bereits erwähnte Bundeszuständigkeit und die bezüglich Abfallbehandlung massgebenden bundesrechtlichen Bestimmungen hin.

2.4 BAFU, Stellungnahme vom 21. Dezember 2005

Das BAFU hält fest, dass das Gesamtbauvorhaben PAS der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersteht. Entsprechend äusserst es sich in seiner Stellungnahme auch zu der im Dossier befindlichen Voruntersuchung und zum Pflichtenheft für den UV-Bericht der Hauptuntersuchung.

Natur und Landschaft

Das BAFU gelangt zum Schluss, dass die Baumassnahmen für die Vorinvestitionen keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft bedingen. Das UVEK schliesst sich dieser Beurteilung an. Hinsichtlich Voruntersuchung und Pflichtenheft für den UV-Bericht des Gesamtbauvorhabens schliesst sich das BAFU betreffend die direkten Auswirkungen des Vorhabens den Schlussfolgerungen der Voruntersuchung an und ist mit dem Pflichtenheft einverstanden. Es hält aber zutreffend fest, dass mit einem allfälligen Betrieb der PAS indirekte Auswirkungen (Skigebietserweiterungen, Zweitwohnungsbau etc.) auf die Landschaft zu erwarten sind. Um diese Auswirkungen abschätzen und steuern zu können, sei es notwendig, im Rahmen der kantonalen Richtplanung mit der Erarbeitung entsprechender Grundlagen umgehend zu beginnen, damit diese mit dem Vorhaben PAS koordiniert werden könnten.

Der Kanton Graubünden weist diesbezüglich darauf hin, dass die Porta Alpina Sedrun im Kantonalen Richtplan Graubünden – genehmigt vom Bundesrat 2001 – enthalten sei. Dies trifft zwar zu, indessen berücksichtigt diese Genehmigung die vom BAFU angesprochenen und abzuklärenden indirekten Auswirkungen noch nicht. Dies ist auch der Grund, weshalb der Bund als Voraussetzung für einen finanziellen Beitrag über die Vorinvestition hinaus u.a. die Erarbeitung eines Raumkonzepts Gotthard als Grundlage für einen Subventionsentscheid verlangt hat. Dem Anliegen des BAFU wird in diesem Rahmen Rechnung getragen.

Entwässerung und Grundwasser

Das BAFU hat aus entwässerungstechnischer Sicht keine Einwände gegen die Vorinvestition, schliesst sich bezüglich Voruntersuchung den Schlussfolgerungen im Bericht an und ist mit dem Pflichtenheft für den UV-Bericht des Gesamtvorhabens einverstanden.

Sicherheit

Unter Verweis auf die von der Projektorganisation Sicherheitsbericht AlpTransit (PO SiB-AT) geprüften sicherheitstechnisch relevanten Detailprojekte der ATG (Lüftung/Kühlung, Alarm- und Rettungskonzept, Entwässerung) sowie die Beurteilung der Machbarkeitsstudie der PAS, welche von der PO SiB-AT mit Schreiben vom 27. August 2003 beurteilt wurde, erachtet das BAFU wesentliche sicherheitstechnische Fragen als nicht ausreichend beantwortet. Vorbehalte werden insbesondere bezüglich der nun vorgesehenen Führung der Abluft im Seitenstollen mittels einer horizontalen Zwischendecke angemeldet. Vor Erteilung der Plangenehmigung für die Vorinvestition sei deshalb der Nachweis zu erbringen, dass die von der PO SiB-AT gestellten sicherheitstechnischen Anforderungen, die auch vom BAFU unterstützt würden, erfüllt werden können (Antrag 1). Zudem sei

das Pflichtenheft für den UV-Bericht des Gesamtbauvorhabens mit dem Nachweis zu ergänzen, dass der Betrieb der PAS die Sicherheit des GBT nicht nachteilig beeinträchtigt (Antrag 2). Bezüglich Antrag 1 sei das Dossier zu ergänzen und zur erneuten Stellungnahme vorzulegen.

Der Kanton weist darauf hin, dass im vorliegend zu genehmigenden Auflageprojekt 1 erwähnt werde, dass die Gesamtsicherheit PAS erst im Auflageprojekt 2 abgehandelt werde. Entsprechend wird beantragt, die vom BAFU verlangten Nachweise (Sicherheit der Gesamtanlage sowie Nachweise betreffend Erfüllung der sicherheitstechnischen Anforderungen [insbesondere Ereignislüftung und Rettung]) erst im Rahmen des Auflageprojekts 2 zu erbringen, da die Nachweise keinen Einfluss auf die Rohbauarbeiten Phase 1 (Wartehallen, Perronverbreiterungen) hätten.

Das UVEK erachtet die vom Kanton beantragte Vorgehensweise unter Verweis auf die entsprechenden Erwägungen zu den materiell gleichlautenden Anträgen der ATG und der SBB als sachgerecht. Im Sinne von Art. 18h Abs. 2 EBG ist davon auszugehen, dass die Genehmigung des Auflageprojekts 1 (Vorinvestitionen) die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert. Wäre dies der Fall, hätte das Vernehmlassungsverfahren für die Vorinvestition auf der Grundlage des Auflageprojekts 1 nicht eingeleitet werden dürfen. Das wäre nicht sachgerecht gewesen. Vielmehr ist geboten, dass die unbestrittenen Rohbauarbeiten ausgeführt werden können und die Sicherheitsnachweise, für welche ein grösserer Zeitbedarf besteht, als integrale Bestandteile des Auflageprojekts 2 erbracht werden. Insoweit das BAFU deshalb die entsprechende Ergänzung des Auflageprojekts 1 und dessen nochmalige Vorlage zur Stellungnahme in diesem Verfahren verlangt, ist dieser Antrag abzuweisen.

Boden

Seitens des BAFU werden zur Vorinvestition keine Einwände aus Sicht Bodenschutz erhoben, sofern für die Ablagerung des Ausbruchmaterials keine zusätzlichen Bodenflächen benötigt werden. Die für den UV-Bericht des Gesamtbauvorhabens vorgeschlagenen Untersuchungen werden als zweckmässig erachtet.

Luft

Das BAFU hat aus lufthygienischer Sicht keine Einwände gegen die Vorinvestition, schliesst sich bezüglich Voruntersuchung den Schlussfolgerungen im Bericht an und ist mit dem Pflichtenheft für den UV-Bericht des Gesamtvorhabens einverstanden.

Lärm und Erschütterungen

Das BAFU hat aus lärmrechtlicher Sicht keine Einwände gegen die Vorinvestition, schliesst sich bezüglich Voruntersuchung den Schlussfolgerungen im Bericht an und ist mit dem Pflichtenheft für den UV-Bericht des Gesamtvorhabens einverstanden.

2.5 ARE, Stellungnahme vom 8. Dezember 2005

Das ARE hat aus Sicht der raumplanungsrechtlichen Belange keine Vorbehalte gegen die Planvorlage vorzubringen.

Das ARE regt aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs der PAS, welche nicht Bestandteil der NEAT bildet, mit dem GBT an, den Sachplan AlpTransit (SAT) fortzuschreiben und mit dem Vorhaben PAS als Zwischenergebnis zu ergänzen. Dieses Anliegen kann indessen nicht im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens behandelt werden, es ist vielmehr in Abstimmung mit den Raumplanungsträgern im Zuge einer allfälligen künftigen Nachführung des SAT zu prüfen.

2.6 Umweltorganisationen (USO) Pro Natura, Rheinaubund, SHS, SL, SVS, VCS, WWF, alle vertreten durch Dr. Martin Furter, Böckten, 29. November 2005

Die USO erachten die Auswirkungen der Vorinvestition in umweltrechtlicher Hinsicht als gering. Sie halten indessen fest, dass durch die (Teil-)Realisierung der PAS die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und dessen optimaler Betrieb für den Personen- und Güterverkehr durch die Alpen in keiner Weise verzögert oder erschwert, noch dessen Kapazität beeinträchtigt werden darf. Sollte die Finanzierung der Vorinvestition sichergestellt und das Auflageprojekt 1 realisiert werden, werde die Gültigkeit sämtlicher bereits für das in Ausführung begriffene AlpTransit-Projekt geltenden Umweltschutzmassnahmen auch für die zusätzlichen Arbeiten im Rahmen der PAS verbindlich vorausgesetzt. Dies sei mit einer entsprechenden Auflage in der Plangenehmigungsverfügung sicherzustellen.

Der Gesuchsteller nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Umweltschutzorganisationen mit dem Projekt einverstanden sind und dass bestätigt wird, dass das erwartete Ausbruchvolumen im Rahmen des Toleranzbereiches ist. Zudem erklärt sich der Kanton mit der beantragten Auflage einverstanden. Das UVEK verweist hierzu auf die Erwägungen zur Einsprache der ATG und die dort aufgenommene **Auflage**. Der Antrag der USO wird sinngemäss gutgeheissen.

3. Ergebnis der Prüfung

Die Prüfung der Projektunterlagen hat unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und der aufgenommenen Auflagen ergeben, dass das Auflageprojekt 1 die massgebenden gesetzlichen Anforderungen erfüllt und genehmigt werden kann.

4. Plangenehmigungsgebühr

Gemäss Art. 3 Abs. 2 der Verordnung über die Gebühren im Aufgabenbereich des BAV vom 25. November 1998 (GebVBAV; SR 742.102) müssen Behörden der Kantone und der Gemeinden keine Gebühren bezahlen, wenn sie die Dienstleistung für sich selbst in Anspruch nehmen. Vorliegend wird deshalb auf die Erhebung einer Plangenehmigungsgebühr verzichtet.

5. Zuständigkeiten

Mit Beschluss vom 21. Februar 2000 hat der Departementsvorsteher UVEK die Direktion des BAV gestützt auf Art. 49 Abs. 1 lit. b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010) ermächtigt, Geschäfte wie das vorliegende im Namen des UVEK zu unterzeichnen.

6. Eröffnung der Verfügung

Die Verfügung ist dem Kanton Graubünden, der ATG, der SBB AG, der Gemeinde Tujetsch und den USO zu eröffnen. Die beteiligten Bundesstellen erhalten eine Kopie der Verfügung.

Demgemäss wird vom UVEK

verfügt:

1. Das mit Gesuch des Kantons Graubünden vom 15. September 2005 vorgelegte **Auflageprojekt 1, Porta Alpina Sedrun**, enthaltend folgende mit Genehmigungsvermerk zu versehende Unterlagen:

Dokument	Massstab	Dokument-Nr.	Datum
Technischer Bericht mit Anhang 7-1 UVB-Voruntersuchung		3412.3-R-3	12.09.2005
Basisdisposition, Grundriss	1:2000	3412.3-P-003A	12.09.2005
Wartehallen Nord und Süd, Grundriss und Schnitte	1:100 1:50	3412.3-P-004A	12.09.2005
Unterhaltsgarage im bauphysikalischen Verbindungsstollen Normalprofil	1:50	3412.3-P-005A	12.09.2005
Haltestellen PAS Nord + Süd Normalprofile	1:50	3412.3-P-006A	12.09.2005
Seitenstollen Nord und Süd Normalprofile	1:50	3412.3-P-007A	12.09.2005
Zugangsstollen, Schacht I und II Schnitt und Normalprofile	1:2000 1:50	3412.3-P-008A	12.09.2005
Multifunktionsstelle, Längskaverne I mit Schachtfuss Grundriss Fahrbahnebene und Schnitte	1:200	3412.3-P-010A	12.09.2005
Personenfluss Schema Grundriss	1:2000	3412.3-P-011A	12.09.2005
Sanitärkonzept Prinzipschema		3412.3-P-015	12.09.2005

HLK für Wartehallen und Unterhaltsgarage Prinzipschema		3412 3-P-017	12.09.2005
---	--	--------------	------------

wird mit nachstehenden Auflagen und Vorbehalten **genehmigt**.

2. Auflagen

- 2.1 Der Kanton hat im Rahmen der Ausführungsplanung den Nachweis einer brand-schutzkonformen Gewölbekonstruktion zu erbringen.
- 2.2 Bei Notwendigkeit einer bewehrten Gewölbekonstruktion ist die Betonüberdeckung gemäss dem dannzumaligen Stand der Abklärungen so zu dimensionieren, dass im Brandfall Abplatzungen ausgeschlossen werden können. Die Kosten sind von der PAS zu tragen.
- 2.3 Im Abluftkanal des Seitenstollens mit Zwischendecke ist zu Lasten PAS eine Brand-schutzschicht aufzubringen.
- 2.4 Der Kanton wird verpflichtet, raschmöglichst mit dem noch zu bestimmenden Betreiber PAS ein detailliertes Betriebskonzept auszuarbeiten und dieses mit ATG und SBB abzustimmen.
- 2.5 Mit dem Auflageprojekt 2 ist der Nachweis „Sicherheit der Fahrgäste sowie des Betriebspersonals in der MFS“ zu erbringen. Allfällige Auswirkungen auf die Gesundheit sind im Sinne der Erwägungen darzulegen.
- 2.6 Der Gesuchsteller hat mit dem Auflageprojekt 2 unter Berücksichtigung des dannzumaligen Standes des Bauprojekts Lüftung GBT den Nachweis zu erbringen, dass der Betrieb der PAS keine nachteiligen Auswirkungen auf einen allfälligen Dauerbetrieb der Lüftungsanlagen im GBT haben wird.
- 2.7 Die vom UVEK für die Projekte der ATG im Teilabschnitt Sedrun angeordneten Umweltauflagen sowie die in diesen Projekten vorgesehenen umweltrelevanten Massnahmen gelten sinngemäss auch für den Bau der PAS.
- 2.8 Der Bau der PAS (Vorinvestitionen) darf keine Verzögerungen bei der Realisierung des GBT verursachen.
- 2.9 Vor Baubeginn sind die Abschnitte, in denen potenziell Schäden an bereits erstellten Infrastrukturen entstehen können, einer gemeinsamen Beweissicherung Kanton - ATG zu unterziehen.
- 2.10 Zusammen mit ATG und SBB hat der Kanton die sich bezüglich Überwachung des Perronbereichs stellenden technischen und finanziellen Fragen unter Berücksichtigung der laufenden Ausschreibung für die Bahntechnik GBT zu klären und im Auflageprojekt 2 zu behandeln.
- 2.11 Bis zum Abschluss der Bauarbeiten GBT obliegt der Entscheid über allfällige Änderungen am geplanten Hebesystem und den Betrieb dieser oder einer anderen Aufzugsanlage der ATG. Die jederzeitige und eingeschränkte Erschliessung des Schachts I sowie des Schachtfusses während der Bau- und der Betriebsphase des

GBT ist zu gewährleisten. Das Aufzugssystem PAS hat den Anforderungen der ATG für die Bau- sowie jenen der SBB für die Betriebsphase zu genügen. Im Auflageprojekt 2 sind das vorgesehene Aufzugssystem PAS und seine möglichen Auswirkungen auf die Bau- und die Betriebsphase darzustellen.

2.12 Soweit nicht bereits in den Auflagen 2.1. - 2.11 enthalten, hat der Kanton folgende Nachweise mit dem Auflageprojekt 2 zu erbringen:

- vollständiger Nachweis, dass die PAS das massgebende Sicherheitsniveau des GBT nicht verringert, unter Einbezug der herrschenden klimatischen Bedingungen sowie der vorgesehenen Rettungsabläufe;
- Aufzeigen von Lösungen, bei denen die schienengebundene Rettung nicht durch das Transportsystem „Auto-Tram“ behindert wird;
- Sicherstellung des Lüftungssystems unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse, um das Wohlbefinden der Reisenden bei langen Wartezeiten bis zu 30 Minuten zu gewährleisten;
- Aufzeigen eines für den Erhaltungsbetrieb des GBT behinderungsfreien Betriebs der PAS mit jederzeitiger uneingeschränkter Zugänglichkeit des Erhaltungspersonals zu den technischen Räumen der Multifunktionsstelle;
- Aufzeigen des konkreten Erhaltungs- und Reinigungsaufwandes für die Publikumsanlagen der PAS und Abschätzung des Einflusses des zusätzlichen Wartungsaufwandes auf die Erhaltungszeit GBT;

3. Vorbehalte

Die Aufnahme der Bauarbeiten setzt grundsätzlich den rechtsgültigen Abschluss folgender Vereinbarungen voraus:

- Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund (BAV und seco) und dem Kanton Graubünden
- Vereinbarung Bund - ATG (separat oder als integrierender Bestandteil der erstgenannten Vereinbarung)
- Beauftragungen der Arbeitsgemeinschaft Transco durch die ATG
- Vereinbarung Kanton - ATG zu diversen Punkten (z.B. Materialbewirtschaftung etc.)

Im Übrigen gilt Art. 26 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 5. Oktober 1990 (Subventionsgesetz, SR 616.1).

4. Anträge

Die im Vernehmlassungsverfahren gestellten Anträge werden, soweit auf sie einzutreten war, im Rahmen der aufgenommenen Auflagen gutgeheissen, im Übrigen abgewiesen.

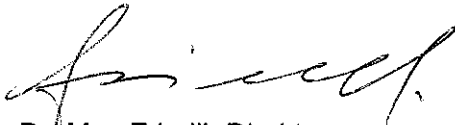
5. Plangenehmigungsgebühr

Es wird keine Plangenehmigungsgebühr erhoben.

6. Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann innerhalb von 30 Tagen seit Eröffnung Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne erhoben werden. Die Beschwerde ist mindestens im Doppel einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführenden zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführenden sie in den Händen haben. Die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters ist beizulegen.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
vertreten durch das Bundesamt für Verkehr



Dr. Max Friedli, Direktor

Mitteilung eingeschrieben an:

- Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden, Stadtgartenweg 11, 7000 Chur
(Plandossier mit Genehmigungsvermerk folgt separat)
- AlpTransit Gotthard AG, Zentralstrasse 5, 6003 Luzern
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, Grossprojekte, Schanzenstr. 5, 3000 Bern 65
- Gemeinde Tujetsch, 7188 Sedrun
- Dr. Martin Furter, Hauptstr. 52, 4461 Böckten

Mitteilung A-Post an:

- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern
- seco, Staatssekretariat für Wirtschaft, Direktion für Standortförderung, Belpstr. 18, 3003 Bern

Kopie z.K. an:

- GS UVEK, Kochergasse 10, 3003 Bern
- F, EDT, FI, kag, gp(3), swa, bw I/aa (4)