

OB 11.1 Kandertal**Allgemeine Informationen und technische Daten**

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Aeschi bei Spiez, Frutigen, Reichenbach im Kandertal
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS

Verweise:

Kap. 4.1
 OB 11.2 Mitholz
 OB 11.3 Ferden
 OB 11.4 Steg – Visp

Grundlagen:

Sachplan AlpTransit
 1999; UVEK, Bern

Funktion und Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der aus Kostengründen teilweise nur eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit Ende 2007 in Betrieb.

Der Ausbau der nördlichen Zufahrtsstrecken zum Lötschberg-Basistunnel würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene weiter erhöhen.

Art. 18 EBG
 (SR 742.101)

Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtraG
 (SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

Bundesbeschluss über
 den Ausbauschnitt 2035
 der Eisenbahninfrastruktur
 vom 21. Juni 2019
 (BBI 2019 4555)

Vorhaben

Niesenflankentunnel: Ab Heustrich verläuft die Neubaustrecke im Tunnel durch den Niesen. Der Niesenflankentunnel (4,2 km) endet nach der Unterquerung der bestehenden Strecke in Wengi-Ey und geht in den Engstligetunnel über.

Vollausbau Engstligetunnel: Der bestehende 2,6 km lange zweispurige Tunnel unter der Engstlige ist zurzeit eingleisig bahntechnisch ausgerüstet. Der Tunnel soll zweispurig bahntechnisch ausgerüstet und mit der Weströhre des Lötschberg-Basistunnels verbunden werden.

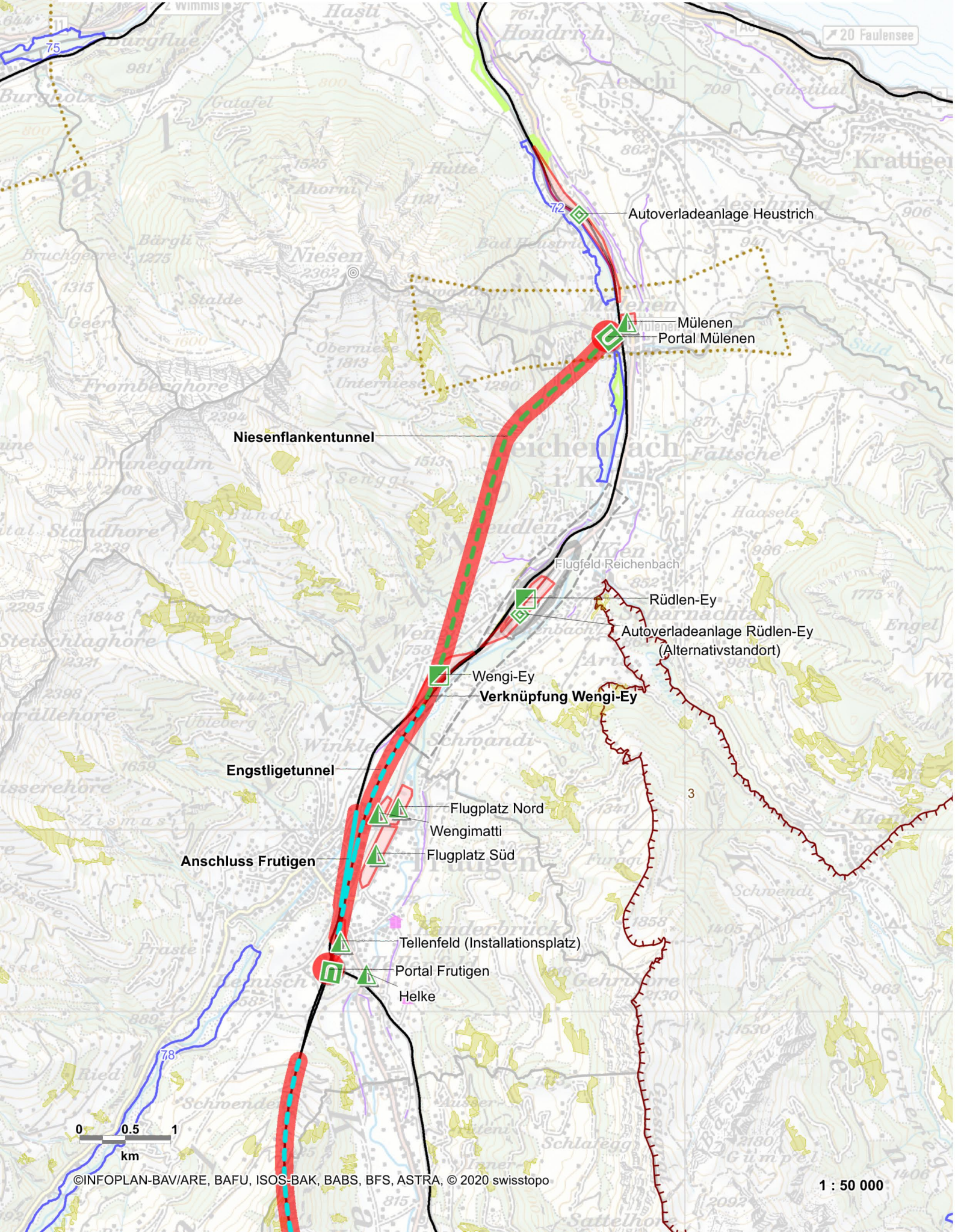
Autoverladeanlage Heustrich: Die Anlage soll zwischen den zu spreizenden Gleisen der bestehenden Linie erstellt werden. Sie verfügt über vier Verladegleise, von je 600 m Länge. Der Flächenbedarf beträgt ca. 14 ha.

Vorgehen

Die Vorhaben wurden vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Eine Abstimmung mit den Sachplänen Militär und Luftfahrt sowie dem Gewässerrichtplan Kander ist noch durchzuführen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.

Der Bau und die Finanzierung des Autoverlads und der Zufahrtsstrecke erfordern eine separate Regelung in einem Bundesbeschluss. Die Anbindung des Autoverlads an die Umfahrungsstrasse Emdthal wird im Rahmen eines kantonalen Strassenbauprojekts geregelt.

OB 11.1 Kandertal



Niesenflankentunnel

Autoverladeanlage Heustrich

Mülenen
Portal Mülenen

Flugfeld Reichenbach

Rüden-Ey
Autoverladeanlage Rüden-Ey
(Alternativstandort)

Wengi-Ey
Verknüpfung Wengi-Ey

Engstligetunnel

Flugplatz Nord
Wengimatti
Flugplatz Süd

Anschluss Frutigen

Tellenfeld (Installationsplatz)
Portal Frutigen
Helke



Stand der Beschlussfassung	offen		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vollausbau Engstligetunnel (zweites Gleis); - Zweigleisige Verknüpfung Wengi-Ey; - Installationsplätze Flugplatz, Tellenfeld und Helke, Material-Verladeanlage Frutigen; - Installationsplätze Heustrich, Mülenen, Wengi-Ey und Wengmatti; - Materialablagerungen Wengi-Ey; - Autoverladeanlage Heustrich und Niesenflankentunnel vorbehaltlich der Eliminierung der Option Rüdlen-Ey als Autoverladestandort. 	<p>F</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p>Z</p>	<p>V</p>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Gemäss dem am 12. April 1995 genehmigten Vorprojekt wurde der Entscheid über die Neubaustrecke vom Tunnelportal in die Autoverladeanlage zurückgestellt, ebenso die Autoverladeanlage selbst.</p> <p>Der Bundesrat ist in seinem Vorprojektentscheid vom 12. April 1995 den Ausführungen der BLS AlpTransit AG und des ASTRA in Bezug auf die für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen Tunnelquerschnitte gefolgt und hat für den Lötschberg-Basistunnel das Shuttle-Profil (Lichtraumprofil Lötschberg-Shuttle) festgelegt. Damit wurde die Option für einen späteren Autoverlad durch den Basistunnel offen gehalten.</p> <p>Der Alternativstandort für die Autoverladeanlage Rüdlen-Ey belegt den Flugplatz Reichenbach. Bei diesem Flugplatz handelt es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz der seit der Umnutzung 2004 als ziviles Flugfeld genutzt wird. Mit einer Realisierung des Autoverlads ist jedoch kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Der zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes steht somit nichts entgegen.</p> <p>Alle Projektelemente im und ausserhalb des Basistunnels, die auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben wurden, werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und raumplanerisch gesichert.</p> <p>Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Bern hat seine Prioritäten im internationalen und nationalen Verkehr als Festsetzung im Richtplan dargelegt. Er setzt sich für das System der Gotthard- und Lötschbergachse ein, nennt aber keine konkreten Ausbauvorhaben. Der Bundesrat genehmigte die Anpassungen des kantonalen Richtplans am 6. Dezember 2012.</p> <p>Bei der Autoverladeranlage Rüdlen-Ey auf dem ehemaligen Militärflugplatz Reichenbach sind Objekte des Dispositionsbestands (überzählige Immobilien) des Sachplans Militär betroffen. Ein allfälliger Rückbau dieser Objekte ist frühzeitig zu regeln. Im Gebiet des Engstligentunnels bestehen Kernobjekte (Objekte, deren Nutzung durch das Militäraufrechterhalten bleiben muss), sie sind bei der Detailplanung zu berücksichtigen.</p>	<p>Hinweise:</p> <p>Richtplan Kanton Bern</p>		