

Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kt. Basel - Stadt

VOM SPLUEGEN / GOTTHARD - KONFLIKT ZU EINER
GESAMTSCHWEIZERISCHEN ALPENBAHNPOLITIK

Inhalt

1.	Ausgangslage	1
2.	Die Schweizerische Verkehrspolitik	4
3.	Entwicklungstendenzen der europäischen Eisenbahnen	6
3.1	Personenverkehr	
3.2	Güterverkehr	7
4.	Vorschläge des Kt. Basel-Stadt für das weitere Vorgehen	8
4.1	Verkehrspolitische Aspekte	
4.2	Umweltpolitische Aspekte	9
4.3	Organisationsvorschlag	10
4.4	Terminplan	11

Kommission für den öffentlichen Verkehr

Sachbearbeiter : W. Stohler, dipl.Ing. ETH/SIA/SVI

1. AUSGANGSLAGE

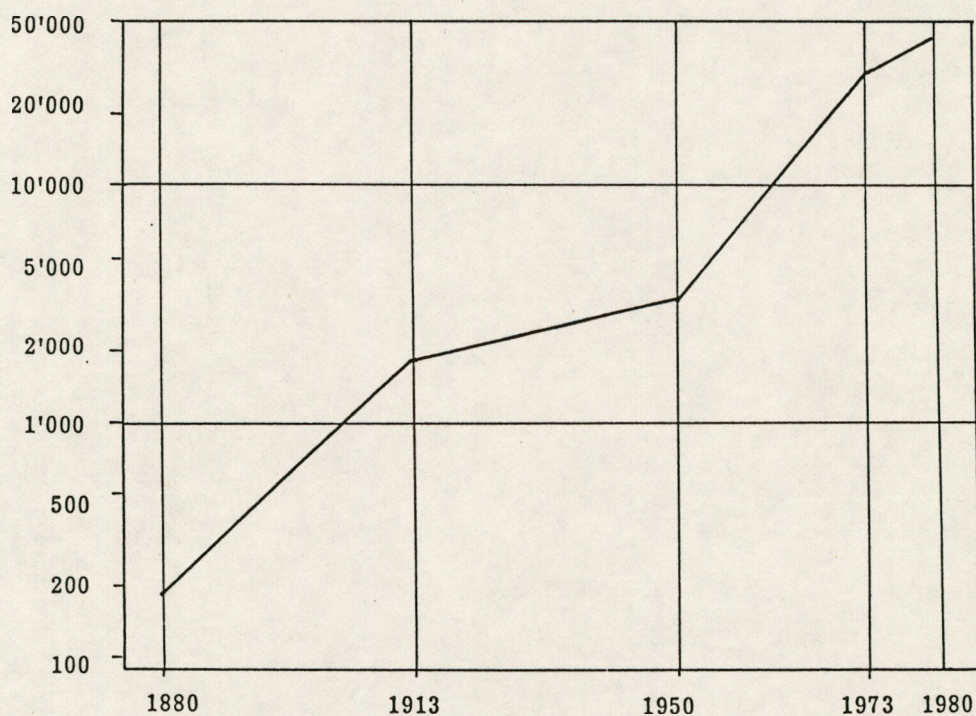
Seit Jahrzehnten beschäftigt man sich in der Schweiz mit der Anpassung und Modernisierung der Verkehrswege quer über und durch die Alpen. Diese durch die enorme Mobilitätssteigerung von Personen (insbesondere Freizeitverkehr) und Gütern (als Folge der modernen Arbeitsteilung) ausgelöste Entwicklung hat für die miteinander konkurrierenden Verkehrsträger Schiene, Strasse und Rohrleitung bislang sehr unterschiedliche Resultate gezeitigt (Stand Ende 1985) :

- Neue alpenquerende Strassen resp. Autobahnen am Grand St. Bernard, San Bernardino und Gotthard (die Rawilstrasse, obwohl z.Zt. noch gesetzlicher Bestandteil des Nationalstrassen-Netzes, dürfte wohl nicht realisiert werden).
- Eine die Schweiz durchquerende Erdöl - Produkte - Pipeline
- Lokale Ersatzinvestitionen, kapazitätserhöhende Investitionen (Spurwechsel etc.) und Tunnelprofil-erweiterungen an der Gotthardlinie, Doppelspurausbau der Lötschberglinie.

Die Auswirkungen dieser neuen Transportwege können aber nur in Zusammenhang mit den Ausbauten in den Nachbarländern sowie im Lichte der restriktiven Bestimmungen der Schweiz über den Strassen-Schwerverkehr beurteilt werden. Aehnlich wie in der Schweiz sind auch zwischen Oesterreich und Italien sowie Frankreich und Italien bedeutende Strassenbauten, jedoch nur wenige Eisenbahn - Ausbauten erfolgt (eine Ausnahme bildet der forcierte Ausbau der Mt.Cenis - Linie zwischen Frankreich und Italien.

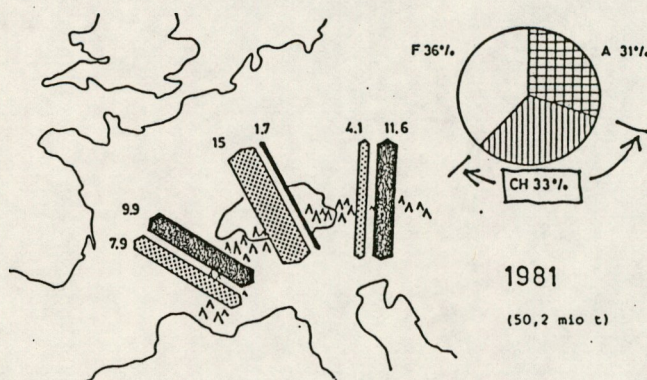
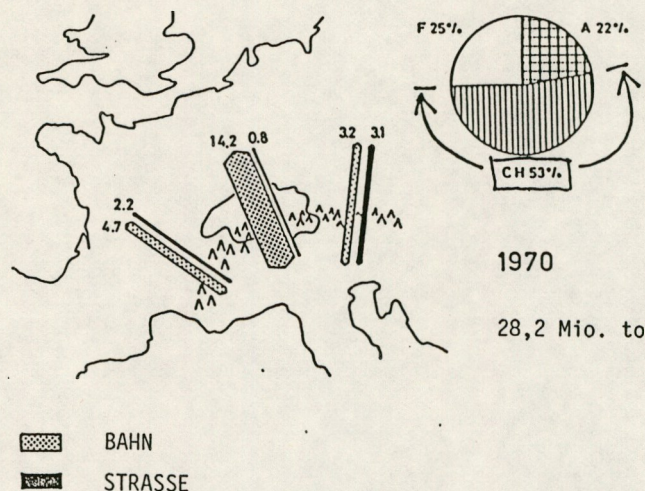
Die Verkehrsnachfrage hat im letzten Jahrhundert als Folge der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, jedoch stark beeinflusst durch die Infrastruktur - Ausbauten, folgenden Verlauf genommen :

Transportmenge
(1000 t, log)



Obwohl Schwankungen unterworfen und von unterschiedlicher Intensität, hat die Expansion der Güterströme stetig zugenommen, und es gibt auch aus den letzten paar Jahren keine Hinweise auf ein Ende dieses Wachstums.

Für die Schweiz wichtig ist nun die räumliche Verteilung des Wachstums :



Der Vergleich der beiden Darstellungen zeigt, dass innerhalb der zehn Jahre 1970 - 1980 sich der jährliche Güterstrom verdoppelt hat, dass aber die schweizerische Transit - Tonnage beinahe unverändert blieb. Mit anderen Worten, beinahe der gesamte Verkehrszuwachs umfährt die Schweiz, zum grössten Teil auf der Strasse.

Weil als Folge der Konkurrenz Schiene / Strasse die Erlöse pro Transporteinheit stark fielen, ist heute der Wagenladungsverkehr auf der Schiene defizitär !

Im Personenverkehr bewältigen die Schweizerbahnen jährlich ca. 8,5 Mio. alpenüberquerende Personenfahrten. Das entspricht jedoch nur noch ca. 15 % des gesamten Marktpotentials im alpenquerenden Reiseverkehr.

Bei einem so tiefen modal split führen Angebotsverbesserungen (hier ist wiederum die Reisegeschwindigkeit dominierendes Element) zu starken Nachfragesteigerungen. Bisher hat keine Untersuchung zum alpenquerenden Verkehr auf dieses grosse Marktpotential hingewiesen.

2. DIE SCHWEIZERISCHE VERKEHRSPOLITIK

Die folgende Aufzählung beschränkt sich auf die wichtigsten Beschlüsse und deren Begründung :

- 1963 Studiengruppe Gotthard :
Empfehlung für einen Basistunnel Amsteg - Giornico.
- 1970 Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA) :
Empfehlung für den Bau eines Gotthard - Basis-
tunnels, Dringlichkeit des Baubeschlusses her-
vorgehoben.
- 1972 Transitkonzept des Bundesrates :
- Doppelspur Lötschberg
- Gotthard - Basislinie
- Ostalpenbahn
- 1978 Gesamtverkehrskommission Schweiz :
Mit Lötschberg - Doppelspur "sollten die Kapazi-
täten im alpenquerenden Verkehr knapp bis zum
Jahre 2000 genügen". Eine neue Alpentransversale
sei rechtzeitig zu prüfen.
- 1979 Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard /
Splügen :
Kein Antrag zu einer Linienführung, aber Notwen-
digkeit des Grundsatzentscheides betont.

1980 / 81 Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen :

13 Kantone pro Gotthard
10 Kantone pro Splügen
3 Kantone unentschieden

7. Sept. 1983 Bericht des Bundesrates an das Parlament :

- Eigenwirtschaftlichkeit des Transitgüterverkehrs sei von 120 % auf 80 % gesunken
- Mit dem Lötschberg steigt die Transportkapazität auf 26 Mio. to / Jahr
- Der Bedarf einer neuen Alpenbasislinie wird verneint
- Der Linienführungsentscheid wird auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben.

Z U S A M M E N F A S S U N G

- Alle bisherigen Bemühungen führten infolge wirtschaftlich kurzfristigen oder kleinräumlichen Ueberlegungen zu Nullentscheiden.
- Weil der Strassengütertransit über die Alpen weiterhin wächst, kommt die Schweiz mit ihren Gewichts- und Fahrzeitbeschränkungen mehr und mehr in eine Defensiv - Position in der europäischen Verkehrspolitik.
- Das Problem einer neuen Alpentransversale ist mit neuen ökonomischen, ökologischen und politischen Methoden anzugehen und einer definitiven Lösung entgegenzuführen.

3. ENTWICKLUNGSTENDENZEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNEN

3.1 Personenverkehr

Bereits im UIC - Leitplan für die europäischen Eisenbahnen wurden 6'000 km ausgeschieden und empfohlen, diese Strecken für eine Reisegeschwindigkeit von 135 km/h, also Ausbaugeschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h auszubauen. Die Entwicklung ist leider nur sehr langsam angelaufen. Einen eigentlichen Durchbruch schaffte erst die vom TGV bediente Neubaustrecke Paris - Lyon. Seither haben sich Planung und Ausbau von Eisenbahnlinien beschleunigt :

			Eröffnung
TGV	Atlantique	im Bau	1992
NBS	Hannover - Würzburg Mannheim - Stuttgart	im Bau	1991 (1)
	Florenz - Rom	kurz vor Fertigstellung	
NBS	Ruhr - Rhein/Main	in Planung	? (1)
NBS / TGV	Paris - Brüssel - Köln	in Planung	?
	Neubaustrecken für BAHN 2000	in Planung	?

Die Erfahrungen mit dem TGV Sud - Est (und seinen Antennen nach Südfrankreich und in die Schweiz) sowie Kosten / Nutzen - Untersuchungen zu den deutschen NBS zeigen, dass der schnelle Personenverkehr auch bei relativ hohen Investitionen seine Kosten trägt und den Bahnbetrieben neue und erwünschte Gewinnbeiträge abwirft. Im internationalen Verkehr liegen noch keine Erfahrungen vor (Genf - Paris stellt einen Ausnahmefall dar) und stehen auch nur wenige Prognoseberechnungen zur Verfügung. Es ist zu vermuten, dass zwischen den drei Deutschschweizer Agglomerationen Basel/Zürich/Bern und zahlreichen ausländischen Gross-Städten (München, Stuttgart, Frankfurt, Paris, Lyon, Milano) bei Fahrzeiten von 2 - 4 Stunden ein kommerziell rentabler Bahnverkehr entstehen könnte.

(1) In Deutschland werden seit 1985 für Eisenbahn - Neubaustrecken mehr Bundesmittel als für den Autobahnbau bereitgestellt !

3.2 Güterverkehr

Der Wagenladungsverkehr deckt seit einigen Jahren seine Kosten nicht mehr. Das System "Wagenladung" kann auch durch forcierte Ausbauten und Investitionen nicht auf einen Stand gebracht werden, dass es mit dem LKW wieder konkurrenzfähig wird. Als Zukunftsstrategie bietet sich der kombinierte Verkehr, insbesondere der Huckepackverkehr mit Sattelaufliegern an.

Bertschi (1) hat nachgewiesen, dass die Mehrzahl der die Schweiz umfahrenden Strassenverkehrs - Tonnagen schneller und kostengünstiger in Huckepackzügen durch die Schweiz transportiert werden könnten, sofern Anlagen (Terminals, Alpenbasistunnel und Zufahrten für hohe Geschwindigkeiten auch für Huckepack-Züge) und Betrieb (häufige Blockzüge zwischen den Terminals, Reservationssystem und Informationsfluss im Vorlauf vor den Zügen) vorhanden wären. (2)

Die entsprechenden Studien und Untersuchungen sind also zu vertiefen, um rechtzeitig und in Abstimmung mit den Nachbarbahnen die notwendigen Investitionen einzuleiten.

-
- (1) Dr. Hans-Jörg Bertschi : Der alpenquerende Verkehr, dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz.
- (2) Bertschi stellt die These auf, dass die italienischen Staatsbahnen noch über Jahrzehnte kein konkurrenzfähiges Angebot für Güterverkehr erreichen werden und deshalb über lange Zeit Huckepack - Terminale in Norditalien oder im Tessin notwendig sein werden, um die Güter auf den italienischen Autobahnen weiter nach Süden zu befördern. Die italienischen Staatsbahnen transportieren heute nur 15 % des inländischen Güterverkehrsaufkommens.

4. VORSCHLÄGE DES KT.BASEL-STADT FUER DAS WEITERE VORGEHEN

4.1 Verkehrspolitische Aspekte

Die Auseinandersetzungen um die Linienführungen Splügen oder Gotthard haben die schweizerische Verkehrspolitik auf diesem Gebiet paralyisiert. Politische Lernprozesse bei früheren Planungen zeigen den Weg zu einem Konsens und damit zu einer Lösung :

	Linie	→	Netz
Autobahnplanung der Fünfziger/Sechziger-Jahre	Nord-Süd- Ost-West- Autobahn	→	Nationalstrassennetz
Neue Eisenbahnlinien (GVK)	NHT St. Gallen-Genf und Basel-Olten	→	BAHN 2000 mit landesweiten Verbesserungen *)
Neue Alpentransversale	Gotthard versus Splügen	→	Schweizerische Linien und Zufahrten von internationaler Bedeutung: ■ Gotthard-Y, nördliche und südliche Zufahrten: - Lindau-München - Schaffhausen-Stuttgart - Basel-Mannheim ■ Simplon, westliche und südliche Zufahrten: - Mâcon-Genf (TGV) - Domo-Milano

Nur mit einer netzweiten Betrachtung kann ein allgemeiner schweizerischer Konsens gefunden werden.

Auch vis-à-vis der EG würde sich die Stellung der Schweiz verbessern, indem sie neben den restriktiven Massnahmen (Gewichtsbegrenzung Schwerverkehrssteuer, Autobahnvignette) eine zukunftsorientierte ökologisch und wirtschaftlich positive Gegenleistung erbringen würde.

*) Leider sind auch in der BAHN 2000 wie schon im Schlussbericht GVK die internationalen Konsequenzen der schweizerischen Verkehrswegeplanung weitgehend unberücksichtigt geblieben.

4.2 Umweltpolitische Aspekte

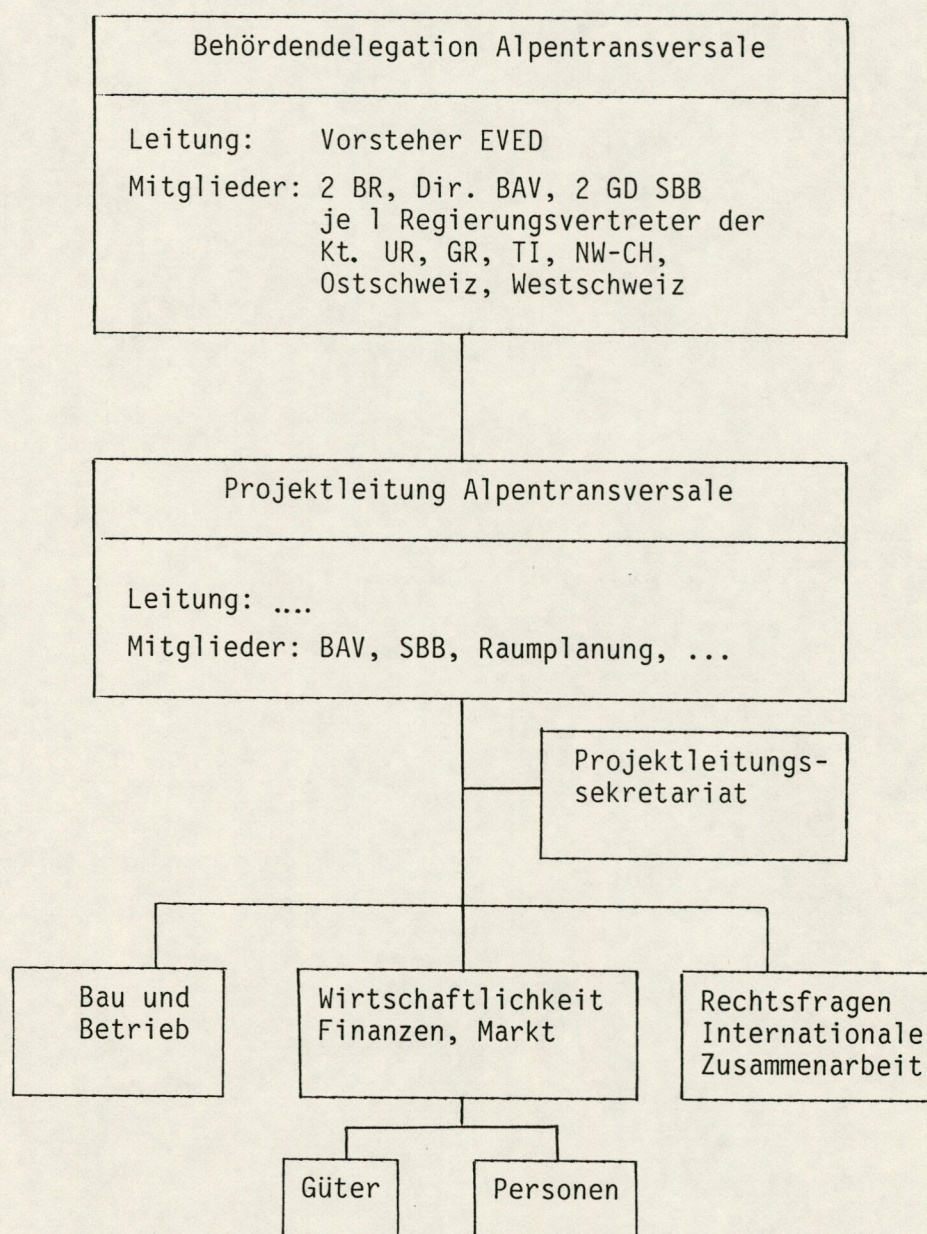
Der alpenquerende Lastwagenverkehr ist trotz allen in den letzten Jahren verfügbaren Auflagen (Schweiz : Gewichtsbeschränkungen, Fahrzeitbeschränkungen, Schwerverkehrsabgabe; Oesterreich : Autobahngebühren, Schwerverkehrsabgabe; Frankreich, Italien : Autobahngebühren) unablässig am Zunehmen. Daneben stagniert der Bahnverkehr, weil er das Qualitätsniveau und die Beförderungszeiten auf den heutigen Anlagen nicht mehr verbessern kann.

Längs der Brennerroute sind die Zustände für Menschen und Umwelt unhaltbar geworden. Auch am Gotthard ist eine ständig steigende Zahl von Lastwagen unter 28 to (insbesondere Leerfahrten) zu erwarten. Der gezielte Ausbau der Eisenbahnen durch die Alpen stellt also eine unverzichtbare ökologische Forderung dar. Die positiven Auswirkungen reichen nach Oesterreich und weit in den süddeutschen Raum hinein.

Es ist selbstverständlich, dass alle Neubaustrecken den heute anerkannten Regeln des Landschafts- und Umweltschutzes genügen müssen.

4.3 Organisationsvorschlag

In Anlehnung an Vorbereitung und Bau anderer komplexer Vorhaben (S - Bahn und Verkehrsverbund Zürich, Bahnhofneubau Luzern, Masterplan Basel) wird die Schaffung einer Behördendelegation vorgeschlagen. In Anbetracht der nationalen und internationalen Bedeutung stellt sich die Frage, ob nicht sogar 1 bis 3 Vertreter des Bundesrates dort Einsitz nehmen sollten.



4.4 Terminplan

	1986	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
Begründung und Diskussion Eidg. Räte	□											
Ueberweisung Bundesrat	∅											
Arbeit Behördendelegation und Arbeitsgruppen bis zur politischen Entscheidungsreife		□	□	□								
Botschaft, parlamentarische Beratung				∅	□							
Volksabstimmung						∅						
Vorbereitungen Bau							□	□				
Internat. Kontakte							□	□				
Bau											~ 12-15 Jahre	

Diese Skizze eines Terminplanes zeigt, dass auch bei gedrängten Terminen und zügigen Vorbereitungen ein Baubeginn frühestens 1993, realistischere erst 1995/96 möglich ist. Bei rund 15 Jahren Bauzeit stünde die neue Linie erst im Jahr 2010 auf der ganzen Länge zur Verfügung. Es ist also unerlässlich, in Koordination mit anderen Programmen (z.B. BAHN 2000, Ausbau Lötschberg) flankierende und vorgezogene Massnahmen zu ergreifen, um die Vorteile des neuen Angebotes in Etappen nutzbar zu machen.

12.9.85 WSt/gn