

CEMT - ARBEITSGRUPPE

27. MÄRZ 1981

"NEUE ALPENTRANSVERSALEN"KURZBERICHT

Eisenbahnachsen - Brenner
- Splügen
- Gotthard
(Basistunnel)

Autobahnachse Ulm - Milano

U e b e r s i c h t

1 Einführung

- 1.1 Bildung und Zusammensetzung der Arbeitsgruppe
- 1.2 Auftrag
- 1.3 Interpretation des Auftrags
- 1.4 Die internationale Bedeutung der Transversalen

2 Die einzelnen Projekte

- 2.1 Eisenbahnachse Brenner
- 2.2 Eisenbahnachse Splügen
- 2.3 Eisenbahnachse Gotthard
- 2.4 Autobahnachse Ulm-Milano

3 Kapazitäten - Verkehrsentwicklung

- 3.1 Transportkapazitäten
- 3.2 Verkehrsentwicklung
- 3.3 Verkehrsprognosen

4 Stellungnahmen zu Alpentransversalen

- 4.1 Schweiz
- 4.2 Bundesrepublik Deutschland
- 4.3 Oesterreich
- 4.4 Italien
- 4.5 Staatsbahnen - Internationale Organisationen

5 Finanzielle Aspekte

- 5.1 Investitionsbedarf der einzelnen Transversalen
- 5.2 Finanzierungssysteme

6 Ergebnis - Weiteres Vorgehen

- 6.1 Zusammenfassung
- 6.2 Weiteres Vorgehen

1 Einführung

1.1 Bildung und Zusammensetzung der Arbeitsgruppe

Die vom Ministerrat der CEMT an der Bonner Tagung vom 20./21. Mai 1980 gutgeheissene Resolution empfiehlt unter anderem eine Aussprache auf Ministerebene über die Grossprojekte neuer Alpentransversalen zwischen den betroffenen Ländern. Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz beschlossen deshalb, für die Vorbereitung solcher Gespräche eine besondere Arbeitsgruppe "Neue Alpentransversalen" einzusetzen.

Sie setzt sich wie folgt zusammen:

- Fürsprecher P. Trachsel, Direktor Bundesamt für Verkehr, Bern (Vorsitz)
- Dr. Ch. Woelker, Ministerialdirektor, Bundesverkehrsministerium, Bonn
- Ingenieur L. Misiti, Vize-Generaldirektor der Italienischen Staatsbahnen, Rom
- Dr. K. Halbmayer, Generaldirektor, Bundesministerium für Verkehr, Wien

1.2 Auftrag

Es sind folgende vier Varianten einer neuen Alpentransversale zu prüfen:

- Eisenbahnachse Brenner
- Eisenbahnachse Splügen
- Eisenbahnachse Gotthard (Basis-Tunnel)
- Autobahnachse Ulm-Milano

1.3 Interpretation des Auftrags

Anstelle einer eigentlichen Studie ist vorerst nur ein zusammenfassender Bericht zu erstellen, der die einzelnen Projekte kurz erläutert, bereits vorliegende Stellungnahmen zusammenfasst und nur auf einzelne wesentliche Punkte etwas vertieft eintritt. Auf offene Fragen wird besonders hingewiesen.

1.4 Die internationale Bedeutung der Transversalen

Alle zu prüfenden Transversalen haben schon aus verkehrstechnischen und territorialen Gründen internationalen Charakter. Auch die vielfältigen Investitions-, Energie- und Umweltschutzfragen lassen sich kaum ohne enge Zusammenarbeit der interessierten Staaten lösen.

Die 1979 von den Europäischen Gemeinschaften (EG) veröffentlichte Studie "Ein Verkehrsnetz für Europa" bestätigt das. Sie weist unter anderem darauf hin, wie die Gründung der EG die Möglichkeiten des internationalen Handels gewaltig erweitert hat. Mit seinem Wachsen ist die Nachfrage nach internationalen Transporten sehr stark gestiegen und deren Steigerungsraten sind heute grösser als diejenigen der nationalen Transportnachfrage.

Die grenzüberschreitenden Verkehrsbedürfnisse bedürfen eines gemeinschaftlichen Verkehrsnetzes. Diesbezüglich wird ausgeführt:

"So kommt zum einzelstaatlichen Interesse, das bisher durchaus zu Recht die Infrastrukturprogramme der einzelnen Mitgliedstaaten bestimmt, das Gemeinschaftsinteresse hinzu. Diese Interessen stehen einander bei den Verkehrswegen selten entgegen, sie können aber im Hinblick auf die Streckenführung, die Streckengestaltung und insbesondere die Dringlichkeit zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Auch ohne eine umfassende Analyse versuchen zu wollen, versteht es sich doch, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse, die jeder wirtschaftlichen und finanziellen Bewertung zugrunde liegt, bei einem gegebenen Vorhaben nicht zu denselben Ergebnissen führt, wenn die Vorteile nur für ein Land - nämlich das, in dessen Hoheitsgebiet das Vorhaben durchgeführt werden soll - oder auch für eines oder gar mehrere Nachbarländer berücksichtigt werden.

Sobald bei Infrastrukturvorhaben ein Verkehr eine gewisse Bedeutung erreicht, hat der innere Zusammenhang der Verkehrsnetze zur Folge, dass sich die Verwirklichung dieses Vorhabens mehr oder weniger stark auf den gesamten Verkehr innerhalb der Gemeinschaft auswirken wird.

Daher wird die gemeinschaftliche Bedeutung zu einem Kriterium, das sich nicht mehr übersehen lässt und in bestimmten Fällen ausschlaggebend sein kann."

2.2 Eisenbahnachse Splügen: Lindau-Bregenz-Splügen-Milano; 279 km

Im Gegensatz zu Brenner und Gotthard besteht das Splügenprojekt aus einer völlig neuen Bahnverbindung vom Bodenseeraum nach Italien. Dies ist mit ein Grund für einen gewissen Projektierungsrückstand gegenüber andern Achsen.

Projekt: Hochleistungsachse mit Flachbahncharakter, nutzbar auch als rollende Strasse (Lastwagen mit EG-Massen); Basistunnel Thusis-San Vittore.

Zur Ergänzung und Ausnützung der vollen Leistungsfähigkeit sind folgende Anschluss- und Zufahrtslinien auszubauen und teilweise neu zu trassieren:

- Ulm-Friedrichshafen-(Lindau); Buchloe-Lindau
- Lindau-Bregenz-Feldkirch-Buchs
- Basel-Zürich-Sargans (drei verschiedene Netzvarianten) ¹⁾;
Konstanz-St. Margrethen
- Lecco-Bergamo-Brescia-Parma / La Spezia; Lecco-Como

2.21 Hauptmerkmale der Splügebasislinie Chur-Lecco

	<u>Variante West</u>	<u>Variante Ost</u>
Streckenlänge	127,2 km	123,5 km
Scheitelhöhe	680 m	680 m
Maximale Neigung	9,2 ‰	9,9 ‰
Strecken höchstgeschwindigkeit	200 km	200 km
- Chiavenna-Lecco	180 km	180 km
Länge Basistunnel	49,2 km	45,5 km
Streckenkapazität	270 Züge/Tag	270 Züge/Tag

2.3 Eisenbahnachse Gotthard: Basel-Gotthard-Milano; 319 km

Für die Gotthardachse, als bisher wichtigster Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen, ist ein Ausbau als Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecke vorgesehen:

1) Var. A = Zürich/Zürichsee, Var. A' = Zürich/Reuss,
Var. B = Zürich/Hochrhein

- Basistunnel von Amsteg nach Bodio (49 km)
- Abgestimmter Ausbau der Zufahrtslinien
 - = Basel - Olten (neue Linie) - Luzern (neuer tiefliegender Durchgangsbahnhof) - Arth-Goldau - Erstfeld
 - = Basel - Olten (exkl.) - Rapperswil - Wohlen - Rotkreuz - Arth-Goldau
 - = Basel - Stein-Säckingen - Brugg (exkl.) - Wohlen - Rotkreuz
 - = Zürich - Thalwil - Zug - Arth-Goldau
 - = Schaffhausen - Bülach / Winterthur - Zürich Oerlikon - Killwangen - Wohlen - Rotkreuz
 - = Biasca - Bellinzona - Luino - Milano
- Bau / Ausbau von Grenz-, Güter- und Rangierbahnhöfen
- Empfohlen wird der vierspurige Ausbau der nördlichen Zufahrtslinie Karlsruhe - Basel.

2.31 Hauptmerkmale der Gotthardbasislinie Erstfeld-Biasca

Streckenlänge	62	km
Scheitelhöhe	555	m
Maximale Neigung	10	% (Tunnel 7,3 %)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	200	km
Länge Basistunnel	48,7	km
Streckenkapazität	270	Züge/Tag

2.4 Autobahn Ulm-Milano (kürzeste Variante = 515 km)

Bereits 1971 hat die Konsultativversammlung des Europarates in der "Empfehlung 631" die Verbindung Milano-Ulm als Teilabschnitt der grossen europäischen Nord-Süd-Transversale Hamburg-Genoa aufgeführt.

Projekt: Durchgehende, transalpine Schnellstrasse über den Fernpass (1070 m), den Reschenpass (1507 m) und durch einen Stilfserjochtunnel (Var. A = 1600 m, 9 km, Var. B = 1350 m, 15,8 km), die im Endausbau zwei durch einen Mittelstreifen getrennte, kreuzungsfreie Fahrbahnen aufweist.

Streckenvarianten (1 - 4 = Südseite, 5 - 7 = Nordseite)

1	Milano - Lecco - Colico - Valtelina/Veltlin - Bormio - Stilfserjochtunnel - Gomagoi	222 km
2	Milano - Bergamo - Val Seriana - Val Borlezza - Edolo - Galleria del Mortirolo - Bormio - Stilfserjochtunnel - Gomagoi	229 km
3	Milano - Bergamo - Val Cavallina - Edolo - Galleria del Mortirolo - Bormio - Stilfserjochtunnel - Gomagoi	219 km
4	Milano - Bergamo - Iseo - Darfo - Edolo - Galleria del Mortirolo - Bormio - Stilfserjochtunnel - Gomagoi	242 km
5	Gomagoi - Reschenpass - Landeck - Imst - Innsbruck - Rosenheim - München - Augsburg - Ulm	470 km
6	Gomagoi - Reschenpass - Landeck - Arlbergtunnel - Feldkirch - Bregenz - Lindau - Memmingen - Ulm	350 km
7	Gomagoi - Reschenpass - Landeck - Imst - Fernpass - Vils - Kempten - Memmingen - Ulm	296 km

3 Kapazitäten - Verkehrsentwicklung

3.1 Transportkapazitäten

Die Nord-Süd-Verkehrswege im Alpenraum werden einerseits durch eine Grundlast - im wesentlichen zusammengesetzt aus Binnenverkehr und internationalem Ziel-Quellverkehr - andererseits durch den alpenquerenden Personen- und Gütertransitverkehr belastet. Ohne Transitverkehr entstünden auf den nationalen Verkehrsnetzen andere Nutzungsprioritäten und auf den Nord-Süd-Transversalen träten Kapazitätsengpässe nur selten oder gar nicht auf. Die Kapazitätsprobleme dieser Verbindungen sind somit entscheidend auf den Transitverkehr zurückzuführen.

3.11 Kapazitäten der schweizerischen Alpenbahnen

Die bisherigen Höchstwerte des auf SBB und BLS entfallenden Anteils am internationalen Alpentransit lagen 1971 und 1979 bei 10,5 Mio t, 1980 nun sogar bei 11,4 Mio t. Sie streifen die Grenzen der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen.

Die voll ausgebaute Gotthard-Bergstrecke und die doppelspurige Lötschbergstrecke erhöhen die Kapazität im Güterverkehr auf 25 Mio Nettotonnen, wovon nach Abzug des Binnenverkehrs etwa 20 Mio Tonnen für die Verbindungen Italien-Nordeuropa zur Verfügung stehen.

Sowohl auf der Gotthardbasis- als auch auf der Splügenlinie könnten praktisch pro Jahr etwa 28 Mio Nettotonnen Güter (und 10 bis 12 Mio Reisende) befördert werden, was zusammen mit der voll ausgebauten Gotthard-Bergstrecke und der doppelspurigen Lötschbergstrecke für beide Planungsfälle eine Kapazität von je über 50 Mio Nettotonnen Alpentransit ergäbe.

3.12 Kapazitäten der Brennerlinie

Massgebender Faktor der Leistungsfähigkeit ist die Kapazität der Grenzübergänge. So sind etwa die Kapazitätsengpässe der Brennerbahn fast nur auf Grenzübergangsprobleme zurückzuführen. Das Transportaufkommen auf der Brennerstrecke betrug im Jahre 1979 rund 4 Millionen Tonnen. Aufgrund noch zu treffender mittelfristiger Massnahmen dürften die vorhandenen Kapazitätsreserven bis zur Jahrtausendwende ausreichen. Mit dem Bau eines Basis-tunnels könnte, wie die UIC feststellt, eine Leistungsfähigkeit von 28 Millionen Tonnen erreicht werden.

3.2 Verkehrsentwicklung

Gütertransporte Italien - Nordeuropa 1965 - 1979 in Mio Tonnen

Verkehrsträger und Hauptrouten	1965	1970	1975	1978	1979		
					S-N	N-S	Total
<u>Eisenbahnen</u>	<u>15,77</u>	<u>23,10</u>	<u>21,23</u>	<u>27,00</u>	.	.	<u>29,06</u>
Index	100	146	135	171	.	.	184
- <u>SBB/BLS</u>	<u>7,66</u>	<u>10,40</u>	<u>7,04</u>	<u>8,76</u>	<u>2,86</u>	<u>7,71</u>	<u>10,57</u>
Index	100	136	92	114	.	.	138
- <u>OeBB</u>	<u>4,01</u>	<u>6,80</u>	<u>6,70</u>	<u>8,30</u>	.	.	<u>8,70</u>
Index	100	170	167	207	.	.	217
- <u>SNCF</u>	<u>4,10</u>	<u>5,90</u>	<u>7,49</u>	<u>9,94</u>	<u>3,03</u>	<u>6,76</u>	<u>9,79</u>
Index	100	144	183	242	.	.	239
<u>Strasse (LW)</u>	<u>2,38</u>	<u>7,64</u>	<u>14,81</u>	<u>23,06</u>	.	.	<u>24,36</u>
Index	100	321	622	969	.	.	1024
- <u>Schweiz</u>	0,03	0,09	0,26	0,40	0,26	0,17	0,43
- <u>Oesterreich</u>	1,37	5,20	10,00	15,50	.	.	15,80
davon via Brenner	.	3,10	7,00	10,20	.	.	10,80
- <u>Frankreich</u>	0,98	2,35	4,55	7,16	3,78	4,35	8,13
davon via Montblanc	.	1,19	2,87	4,30	.	.	5,10
Anteil LW am Landtransport in %	13	25	41	46	.	.	46
<u>Landtransporte total</u>	<u>18,15</u>	<u>30,74</u>	<u>36,04</u>	<u>50,06</u>	.	.	<u>53,42</u>
Index	100	169	199	276	.	.	294

3.3 Verkehrsprognosen

Die lange Nutzungsdauer der Verkehrswege erfordert mehr oder weniger langfristige Prognosen. Solche Prognosen sind zwar ungewiss und müssen ständig überarbeitet werden, liefern aber dennoch unverzichtbare Daten. Ihr Gewicht als Entscheidungshilfen für die Wahl neuer Alpentransversalen ist offensichtlich.

Seit dem Konjunkturunbruch von 1975 wurden die geschätzten Zuwachsraten kleiner. Trotzdem dürften die Kapazitäten der bestehenden schweizerischen Transversalen nicht ausreichen, um das geschätzte Verkehrsaufkommen gegen

Ende dieses Jahrhunderts zu bewältigen. Allerdings hängt die Kapazitätsfrage entscheidend von der Marktanteilsentwicklung der Verkehrsträger (vor allem Schiene und Strasse) ab. In den letzten Jahren haben sich die Anteile ständig zugunsten des Strassentransports verschoben. Deshalb ist die Vergleichbarkeit der neusten Verkehrsprognosen speziell untersucht worden. Es handelt sich um

- die für die Gesamtverkehrskonzeption Schweiz (GVK) verwendete Infraconsult-Perspektive für den Aussenverkehr
- die Ergebnisse der DIW-Prognose über den Güterverkehr Deutschland-Italien via Oesterreich und Schweiz (DIW = Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin).

Die Untersuchungen laufen noch. Es scheint aber, dass beide Prognosen heute etwas zu hoch sind. Nach einer internen Modifikation der DIW-Prognose durch den deutschen Bundesminister könnte es sich um eine Ueberschätzung von ca. 5 - 10 % handeln.

Im Hinblick auf die Bedeutung gesicherter Prognosen in der Frage neuer Alpentransversalen empfiehlt es sich, beide Institute zu beauftragen, gemeinsam eine Perspektive 2000 für den gesamten Schienen- und Strassenverkehr zwischen Italien und Nordeuropa auszuarbeiten und damit die potentiellen Transportaufkommen für die einzelnen Uebergänge (Frankreich/Schweiz/Oesterreich) zu schätzen.

4 Stellungnahmen zu Alpentransversalen

4.1 Schweiz

Die Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" (KEA) des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements sprach sich 1971 für den Bau eines Gottthard-Basistunnels aus.

4.11 Aussagen in der Arbeitsgruppe

- . Aufgrund des Schlussberichts einer besonderen Kontaktgruppe "Neue Eisenbahnalpentransversale - Gotthardbasis- und Splügenlinie im Vergleich" (1979) wurde ein bis Ende Februar 1981 befristetes Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen eingeleitet.

Ein Linienführungsentscheid wird als dringend erachtet. Bei der innenpolitischen Beurteilung kommt der Meinung der angrenzenden Länder grosse Bedeutung zu.

- . Eine Strassenachse Ulm-Milano über Landeck-Reschenpass-Stilfserjochtunnel berührt nach Auffassung des Bundesamtes für Strassenbau kaum schweizerische Interessen. Die Schweiz steht somit diesem Projekt neutral gegenüber.

4.2 Bundesrepublik Deutschland

In früheren Stellungnahmen hielt das Bundesministerium für Verkehr fest, dass der Schienenverkehr für den internationalen Nord-Süd-Verkehr Vorrang haben und die Verkehrsströme aus Gründen der Wirtschaftlichkeit über wenige besonders leistungsfähige Strecken geleitet werden sollten. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn könne dieser Voraussetzung am wirtschaftlichsten durch Verbesserungen an den Strecken Karlsruhe-Basel und München-Kufstein Rechnung getragen werden.

4.21 Aussagen in der Arbeitsgruppe

- . Frühere Stellungnahmen anerkennt die Bundesrepublik Deutschland weiterhin. Allerdings sind Vertreter regionaler Gesichtspunkte aktiver geworden. Die Bundesregierung wird deshalb mit einzelnen Bundesländern (Baden/Württemberg, Bayern) Gespräche führen.
- . Der deutsche Streckenabschnitt der Schnellstrasse Ulm-Milano ist teils in Betrieb, teils im Ausbau, teils in planungsrechtlichen Verfahren. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke Ulm-Füssen (vierspurig, zwei getrennte Fahrbahnen) wird für das Ende der achtziger Jahre angestrebt.

4.3 Oesterreich

4.31 Aussagen in der Arbeitsgruppe

- . Auf überregionaler Ebene erhalten beim Bahntransit die Gotthardbasis- und die Brennervariante den Vorrang. Aber Vorarlberg setzt sich für den Splügen ein. Neue Linien sollen jedoch schon vorhandene Achsen nicht konkurrenzieren. An der letzten CEMT-Tagung bestätigten die Minister die Notwendigkeit, bestehende Verkehrswege optimal zu nutzen, bevor neue Infrastrukturen geschaffen werden.
- . Oesterreich steht dem Projekt einer Autobahnverbindung Ulm-Milano reserviert gegenüber, weist aber auf den geplanten und teilweise bereits erfolgten grosszügigen Ausbau des Fernstrassennetzes hin, das auch Abschnitte der Transversale Ulm-Milano erfasst.

4.4 Italien

An einer Konferenz mit dem schweizerischen Verkehrsminister im September 1974 in Agno erklärte der damalige italienische Verkehrsminister Preti im Namen seiner Regierung, die beschränkten finanziellen Mittel Italiens müssten auf den Ausbau der bestehenden Achsen konzentriert werden.

4.41 Aussagen in der Arbeitsgruppe

Die ministerielle Erklärung von 1974 wird immer noch anerkannt, obschon in neuerer Zeit auf regionaler Ebene (Lombardei) verschiedene Vorstösse zugunsten der Splügenachse unternommen worden sind. Ihr Bau würde jedoch Italien vor grosse finanzielle Probleme stellen. Der neuste Finanzplan (Dezember 1980) sieht u.a. eine Verbesserung der Verbindung Chiasso-Milano, den Bau eines neuen internationalen Grenzbahnhofs in Domodossola und den Ausbau der Zufahrtslinien zum Brenner und Richtung Tarvisio vor.

4.5 Staatsbahnen - Internationale Organisationen

4.51 Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Der Verwaltungsrat der SBB hielt am 4. September 1980 eindeutig fest, dass eine Eisenbahnbasislinie durch den Gotthard im Vergleich zur Splügenlinie gewichtige betriebs- und gesamtwirtschaftliche Vorteile habe. Er tritt nachdrücklich für eine Linienführung durch den Gotthard ein.

4.52 Deutsche Bundesbahn (DB)

Die Deutsche Bundesbahn hat generell grosses Interesse am Ausbau von Alpenübergängen, sofern damit eine echte Leistungsverbesserung erreicht wird. Dies ist grundsätzlich durch den Neu- und Ausbau der Gotthard-, Splügen- oder Brenner-Achse möglich. Aus der Sicht der DB könnte jedoch ein Neubau der Splügen-Achse erst nach Vollausslastung der ausgebauten Gotthard- und Brenner-Achsen in Betracht kommen.

4.53 Italienische Staatsbahnen (FS)

Beim Bau eines Gotthard-Basistunnels ist geplant, den Raum Mailand mit einer Umfahrungslinie für den transitierenden Verkehr zu entlasten.

4.54 Oesterreichische Bundesbahnen (OeBB), DB und FS

Die drei Staatsbahnen OeBB, DB und FS unterstrichen ihren gemeinsamen Willen, das Projekt eines Eisenbahntunnels durch den Brenner zu verwirklichen. An einem Treffen in Venedig prüften sie den Bau eines gegen 60 Kilometer langen Brenner-Tunnels und beauftragten eine Arbeitsgruppe, eine Studie mit den notwendigen Entscheidungsgrundlagen auszuarbeiten.

4.55 Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

Eine vergleichende Gegenüberstellung durch den Ausschuss Planung der UIC vom September 1979 zeigt, dass trotz der Verkehrszunahme auf andern Linien die Verbindung Basel-Milano die bei weitem wichtigste Achse in Westeuropa für Reisende und Güter ist und bleibt. Aufgrund der Prognosen würden langfristig nur zwei Basistunnel benötigt. Nach Auffassung des Ausschusses stehen somit die Gotthardbasislinie und eine Modernisierung der Brenner-Bergstrecke im Vordergrund.

5 Finanzielle Aspekte

5.1 Investitionsbedarf der einzelnen Transversalen

Obschon bei unterschiedlicher Preisbasis Kostenvergleiche problematisch sind, dürften doch die folgenden Angaben die Grössenordnung der Investitionsvolumen für die einzelnen Transversalen einigermaßen widerspiegeln:

5.11 Eisenbahnachse Brenner

- Brennerbasislinie Innsbruck-Bozen/Bolzano 32,1 Mrd öS (4,2 Mrd SFr/
(Preisbasis 1979) 4,5 Mrd DM / 2100 Mrd Lit)
- Zufahrtslinien München-Kufstein ca. 200 Mio DM²⁾ (1,4 Mrd öS)
Kufstein-Innsbruck 5 Mrd öS (ca. 707 Mio DM)
Bozen/Bolzano-Verona 500 Mrd Lit (Preisbasis 1981)

5.12 Eisenbahnachse Splügen

(Preisbasis 1975)	Variante West			Variante Ost		
	Total	Anteile		Total	Anteile	
	Mrd SFr	CH Mrd SFr	I Mrd Lit	Mrd SFr	CH Mrd SFr	I Mrd Lit
- Basislinie Chur-Lecco	5,54	2,44	1548	4,88	1,87	1504
Ganze Achse Var. A ¹⁾	8,78	5,25	1767	8,12	4,67	1723
Ganze Achse Var. A' ¹⁾	8,47	4,94	1767	7,81	4,36	1723
Ganze Achse Var. B ¹⁾	7,64	4,11	1767	6,98	3,53	1723

5.13 Eisenbahnachse Gotthard

(Preisbasis 1975)

- Basislinie Erstfeld-Biasca 2,81 Mrd SFr (3,05 Mrd DM / 21,6 Mrd öS /
1405 Mrd Lit)
- Ganze Achse Basel-Milano 6,28 Mrd SFr (6,83 Mrd DM / 48,3 Mrd öS /
3140 Mrd Lit)
- . davon Anteil Italien 0,32 Mrd SFr (160 Mrd Lit)

1) Investitionen Nordgrenze Schweiz-Milano; Var. A, A' und B s. Seite 4

2) für den Ausbau der bestehenden Teilstrecke München-Kufstein
(s. Fussnote auf Seite 3)

5.14 Autobahnachse Ulm-Milano

(Preisbasis 1978)	Total	Anteile	
	Mrd Lit	Italien Mrd Lit	Oesterreich Mrd öS
Streckenvarianten 1 + 6 (Tunnel B) ¹⁾	879	629	3,8
Streckenvarianten 3 + 7 (Tunnel B) ²⁾	1433	803	9,6 ^{*)}

*) Fernpass-Schnellstrasse 4,5 Mrd, Inntal-Autobahn 1,2 Mrd, Reschen-Schnellstrasse 3,9 Mrd öS

5.2 Finanzierungssysteme

In den letzten Jahren begegnen wegen der Wirtschaftsentwicklung Infrastrukturprojekte zunehmenden Finanzierungsschwierigkeiten. Auch bei der Planung neuer Alpentransversalen erhält deshalb die Finanzierungsfrage ausschlaggebende Bedeutung.

Grundsätzlich lassen sich zwei Finanzierungssysteme unterscheiden, die

- Finanzierung nach dem Territorial-Prinzip
- gemeinschaftliche, internationale Finanzierung nach dem Verursachungs- oder Benützungsprinzip.

Das Territorial-Prinzip ist einfacher, weil ohne multinationale Verteilungsschlüssel, und daher rascher realisierbar. Andererseits wächst mit der Grösse des Vorhabens das Interesse an einer gemeinsamen internationalen Finanzierung.

Auch die EG befasst sich schon eingehend mit dieser Frage. Bereits 1976 legte die Kommission dem EG-Rat einen Verordnungsentwurf über die finanzielle Unterstützung von Verkehrs-Infrastrukturprojekten vor. Liegen die Vorhaben im Interesse der Gemeinschaft, werden die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten (Darlehen, Subventionen, Zinsbonifikationen) auch Drittländern angeboten. Offenbar liess sich jedoch in der EG die entscheidende Frage der Geldbeschaffung noch nicht zufriedenstellend lösen.

1) Investitionen Landeck-Milano; Definition der Varianten s. Seiten 6 und 7

2) Investitionen Landeck-Milano und Imst-Fernpass-Vils; Definition der Varianten s. Seiten 6 und 7

5.21 Beurteilung durch die Arbeitsgruppe

Es ist nicht möglich, jetzt schon für jede Transversale das geeignete System vorzuschlagen. Vorläufig stellen die Vertreter Oesterreichs und Italiens fest, dass die Achsen Brenner (Basistunnel) und Splügen (mit einem fünfzig prozentigen Anteil Italiens) ohne gemeinschaftliche Finanzierung nicht denkbar seien. Dabei brauche die internationale Finanzierung nicht unbedingt der EG-Formel zu entsprechen. Die Vertreter der Schweiz neigen der Finanzierung nach dem Territorialprinzip zu. Die Schweiz muss nicht nur Transit bewältigen, sondern ist auch auf günstige Transitmöglichkeiten durch die Nachbarstaaten angewiesen. Das lässt ein Finanzierungssystem vorteilhafter erscheinen, bei dem jeder Partner seine eigenen Achsen selbst finanziert.

6 Ergebnis - Weiteres Vorgehen

6.1 Zusammenfassung

- . Für alle vier Transversalen liegen konkrete und detaillierte Projekte vor.
- . Frühere Aussagen werden im allgemeinen bestätigt: Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und Finanzknappheit erfordern den Ausbau bestehender Achsen vor dem Bau neuer Linien.
- . Auf regionaler Ebene sind gesteigerte Aktivitäten zugunsten der die betreffenden Regionen berührenden Transversalen feststellbar.
- . Die Autobahnverbindung Ulm-Milano ist auf deutschen und österreichischen Abschnitten teilweise bereits in Betrieb oder im Bau. Die Fortsetzung in Italien ist offenbar vom Finanzierungsmodus abhängig.
- . Fragen der Prognosen (Verkehrsentwicklung, Kapazitäten) und des Finanzierungssystems müssen noch vertieft werden.

6.2 Weiteres Vorgehen

- . Der Bericht wird den Verkehrsministern der Staaten erstattet, die in der Arbeitsgruppe vertreten sind. Er dient als Grundlage für das vorgesehene gemeinsame Gespräch.
- . An der Session der europäischen Verkehrsministerkonferenz vom 26./27. Mai 1981 in Helsinki wird der schweizerische Verkehrsminister über den Stand der Arbeiten Bericht erstatten.