

Bern, den 21. Juni 1963

Nr. 714.0/37 PC

An den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Ausbau der
Alpentransversalen
Nord-Süd

Schon zur Zeit der Beratung des Nationalstrassennetzes in den eidgenössischen Räten war erkennbar geworden, dass die von der Planungskommission vorgesehene Verkehrszunahme am Gotthard viel rascher eintreten werde als angenommen worden war. Eine vom Nationalrat am 23. März und vom Ständerat am 8. Juni 1960 beschlossene Motion verlangte vom Bundesrat die sofortige Aufnahme von Studien über einen zweiten Gotthardtunnel für den wintersicheren Strassenverkehr. Das Eidg. Departement des Innern hat in der Folge eine aus zehn Mitgliedern und fünf ständigen Experten zusammengesetzte Studiengruppe unter dem Vorsitz des Direktors des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau bestellt. Da sich Bahn und Strasse nicht nur als technische Anlagen, die den Raum des Reuss- und des Tessintales zu teilen haben, sondern am Gotthard auch als Konkurrenten begegnen, hat das Departement des Innern von Anfang an einen Vertreter der SBB als Kommissionsmitglied (Generalsekretär SBB) und einen weiteren Vertreter als ständigen Experten (Oberingenieur SBB) beigezogen. Es ist unseren Vertretern schon in den ersten Sitzungen gelungen, die Studiengruppe davon zu überzeugen, dass das Verkehrsproblem am Gotthard als Ganzes behandelt werden müsse und abgewogene Vorschläge sowohl für den künftigen Strassen- als auch für den Schienenverkehr auszuarbeiten seien. Die Studiengruppe hat in der Folge in zweieinhalbjähriger Arbeit unter Beizug verschiedener Experten eine umfangreiche Dokumentation zusammengestellt, die noch in diesem Jahre im Druck erscheinen soll.

Die entscheidenden Beschlüsse wurden in einer Sitzung vom 25.-27. Februar 1963 in Castagnola gefasst und am 4. März 1963 in einer Pressekonferenz in Bern bekanntgegeben. Während der Antrag auf Schaffung eines Strassentunnels Göschenen-Airolo zwar im Tessin mit Begeisterung aufgenommen, im Urserntal anderseits recht heftig kritisiert wurde, warf er doch im allgemeinen bei der schweizerischen Oeffentlichkeit recht wenig hohe Wellen. Umso erstaunlicher waren indessen die für die Eisenbahnverbundenheit unseres Volkes typischen und recht vehementen Reaktionen im Osten und Westen des Landes auf den Vorschlag, am Gotthard einen Eisenbahn-Basistunnel zu bauen. Sie waren besonders in der Presse und von seiten der Kantone umso stärker, als das Wissen um die Schwierigkeiten, den wachsenden Nord-Süd-Verkehr zu bewältigen, und der Wille, die Transitstellung unseres Landes zu erhalten, weitgehend Allgemeingut geworden sind. Jede Region hat denn auch für ihr Projekt in Anspruch genommen, dass sie auch dem Transitverkehr am besten diene. Auf par-

lamentarischer Ebene wurden folgende Vorstösse ausgelöst:

- Postulat NR Baumgartner vom 20. März 1963 über den Ausbau der
Lötschberglinie (Beilage 1)
" NR Landolt vom 21. März 1963) über die Verwirklichung
" StR Stucki vom 22. März 1963) der Ostalpenbahn (Beilage 2)

Darüber hinaus sind noch folgende Vorstösse von Kantonsregierungen zu erwähnen:

- Eingabe des Regierungsrates des Kantons Solothurn an den hohen Bundesrat vom 5. März 1963, die sich vor allem für die Wahrung der Interessen der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn und der Solothurn-Münster-Bahn einsetzt (Beilage 3)
- Eingabe der Kantone Glarus, Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh., St. Gallen, Graubünden und Thurgau an den hohen Bundesrat vom 1. April 1963, mit welcher die Realisierung einer Ostalpenbahn gefordert wird (Beilage 4)

Aus dem Schosse Ihres Rates stellte Herr Joerin mit Schreiben vom 18. April 1963 (Beilage 5) gestützt auf Art. 13 des Geschäftsreglementes den Antrag,

- es sei die Generaldirektion zu beauftragen, in einem Bericht zu den verschiedenen Ausbaumöglichkeiten der Nord-Süd-Verbindungen Stellung zu nehmen und dem Verwaltungsrate entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

In der Sitzung der Rechnungsprüfungskommission vom 23. April 1963 erkundigte sich auch Herr Vizepräsident Fischer nach der Auffassung der Generaldirektion zu dieser Angelegenheit. Sie haben in der letzten Sitzung Ihres Rates vom 29. April 1963 von der Interpellation Joerin Kenntnis genommen und uns beauftragt, Ihnen so bald als möglich einen Bericht vorzulegen. Wir beehren uns, zu diesem Problemkreis folgendes zu berichten:

A. Allgemeine Gesichtspunkte

I. Das Problem aus internationaler und nationaler Sicht

1. Die Transitstellung der Schweiz

Dank ihrer naturgegebenen verkehrsgeographischen Lage spielte die Schweiz von jeher eine bedeutende Rolle im internationalen Transitverkehr. Die überragende Bedeutung der schweizerischen Alpen-transversalen des Gotthards, des Lötschbergs und des Simplons als kürzeste Verbindungen zwischen den industriellen Zentren des nordwest- und mitteldeutschen, des belgisch/holländischen und nordfranzösischen Raumes mit Italien wird durch die stürmische Verkehrsentwicklung der letzten Jahre unterstrichen. Auf Grund der letzten, im Jahre 1961 durchgeführten Analyse der internationalen Reiseverkehrsströme entfällt im Personenverkehr mehr als die Hälfte des internationalen Alpen transitverkehrs auf die schweizerischen Routen, d.h.

<u>Simplon</u>	<u>Gotthard</u>	<u>Mont Cenis</u>	<u>Brenner</u>
via Vallorbe	via Löttschberg		
10 %	2 %	40 %	19 %
			29 %

Die Gotthardroute nimmt eine eigentliche Schlüsselstellung ein, die sie vor allem der zentralen Lage zu verdanken hat. Seit 1961 hat sich diese Schwergewichtsverlagerung zugunsten des Gotthards noch verstärkt. Obwohl der Personentransitverkehr nicht eine so überragende Stellung einnimmt wie der Gütertransitverkehr, liefert er doch mit 8 % (1961) einen beachtlichen Teil der gesamten Personenverkehrseinnahmen der SBB.

Im Güterverkehr ist der Anteil der schweizerischen Alpentransversalen am Gesamtverkehr mit 50 % etwa gleich gross wie im Personenverkehr, wenn auch hier ein bedeutendes Plus zugunsten der Löttschbergrouete festgestellt werden kann. Es wurden im Jahre 1961 befördert:

	<u>Frankreich</u>	<u>Schweiz</u>	<u>Oesterreich</u>
über			
Simplon			
via Wallis	0,5 Mio t		
via Löttschberg	<u>2,0 Mio t</u>	2,5 Mio t)	
Gotthard		5,7 Mio t)	64 %
Modane	1,8 Mio t		14 %
Brenner	2,8 Mio t		22 %

Die vereinigte Transportkapazität des Gotthards, des Simplons und des Löttschbergs würde den Bedürfnissen unserer nationalen Wirtschaft für den Binnenverkehr sowie für den Import und Export genügen. Dagegen wird die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit mit dem internationalen Transitverkehr heute zeitweise erreicht.

Im Vergleich zu Frankreich (Mont Cenis) und Oesterreich (Brenner) ist die Schweiz im Verkehr mit Italien bevorzugt, weil sie im Gotthard und im Simplon zwei Hauptlinien zur Verfügung hat; wie wichtig diese beiden Strecken im Rahmen des gesamten, die Schweiz interessierenden Verkehrs sind, erläutern die nachfolgenden Zahlen über die beförderten Gütertonnen:

	<u>Transitverkehr in %</u>	<u>davon nach und</u>	<u>andere</u>
	<u>des Gesamtverkehrs</u>	<u>von Italien</u>	
		%	%
1938	15,3	95,8	4,2
1950	11,3	87,3	12,7
1956	17,6	84,6	15,4
1962	21,3	91,1	8,9

In Tonnenkilometern ausgedrückt, wäre die Bedeutung des Transitverkehrs noch grösser.

Die Antriebskräfte, welche die Durchfuhr sowie den Import- und Exportverkehr mit Italien in den letzten Jahren emportrugten, gingen besonders von der starken Wirtschaftsexpansion des südlichen

Nachbarlandes aus, dessen fortgeschrittene Industrialisierung die nationale Kaufkraft hob und - teilweise auch dank dem Integrations-effekt des Gemeinsamen Marktes - den zwischenstaatlichen Güteraus-tausch förderte. Für den Verkehr war dabei bedeutsam, dass die italienischen Industrieschwerpunkte im Dreieck Mailand-Genua-Turin liegen, womit sich die schweizerischen Strecken als kürzeste Ver-bindungen zwischen Norditalien und den nordeuropäischen Industrie- und Konsumzentren anbieten. Die verkehrsgeographische Lage begünstigt namentlich den Nord/Süd-Transport von Metallen und Zwischenprodukten, von Chemikalien, Fertigprodukten und Fleisch, welche die Durchfuhr in den letzten Jahren besonders ansteigen liessen, während der frü-her überwiegende Kohlentransit infolge der Umstellung auf flüssige und gasförmige Brennstoffe langfristig rückläufig ist. Der zunehmen-de Süd/Nord-Verkehr andererseits wird hauptsächlich noch durch die italienischen Lebensmittelexporte alimentiert.

Sowohl für die SBB wie für die BLS spielen die Einnahmen aus dem Gütertransitverkehr eine sehr wichtige Rolle; die Erhaltung dieses Verkehrs ist für beide Unternehmen lebenswichtig.

2. Die internationalen, nationalen und regionalen Gesichtspunkte

Die schweizerische Transitstellung wird aber auch im benach-barten und meistinteressierten Ausland, d.h. in Deutschland und in Italien, sehr positiv beurteilt. So betont die oberste Leitung der Deutschen Bundesbahn immer wieder ihr reges Interesse an der Entwicklung des schweizerischen Transits und am Ausbau der ihm die-nenden Anlagen. Das italienische Transportministerium hat seiner-seits schon vor einigen Jahren folgendes ausgeführt:

"Infolge ihrer geographischen Lage und der orohydrographischen Gestaltung ihres Territoriums stellt die Schweiz den zwangsläufigen Durchgang für die wichtigsten Personen- und Güterverkehrsströme zwi-schen dem Mittelmeerbecken und Italien auf der einen und den Ländern Mittel- und Nordwesteuropas, England inbegriffen, auf der anderen Seite dar.

Im Vereinigungsprozess Europas und der Integrierung der Wirt-schaft der europäischen Staaten übernimmt das Territorium der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Knotenpunkt grosser Eisenbahn-linien und Strassen eine Funktion von erstrangiger Bedeutung, die sich von Tag zu Tag deutlicher bestätigt.

Die Hebung der Leistungsfähigkeit der Linien, die nach und von diesem Knotenpunkt führen, um schnellere und billigere Transporte zu realisieren, ist undiskutierbar von wesentlichem Interesse, sei es für die Schweizerische Eidgenossenschaft, die aus diesem natur-bedingten Privileg Reichtum und Vorteile jeder Art bezieht, oder sei es für die an die Schweiz angrenzenden Länder."

Diese Meinungsäusserung bestätigt eigentlich nach fast hundert-jähriger Erfahrung nur die Erkenntnisse und sichere Zukunftsbeurtei-lung der Schöpfer und Geldgeber der Gotthardbahn als der ersten

Alpentransversale, die den Erfolg dieser Schienenverbindung vorausgesehen und sich schon im Gotthardvertrag gewisse Vorteile in bezug auf Transittaxen u.a.m. gesichert haben. Wenn dieser Gotthardvertrag und andere Abkommen aus der Gründungszeit der Alpenbahnen seither auch überholt sind, so bleibt doch die Tatsache bestehen, dass unser Land seine Transitlinien nicht nur aus eigenem Interesse zur Erschliessung der bedienten Regionen stets leistungsfähig zu erhalten hat, sondern noch in höherem Masse auf Grund einer europäischen Mission.

Unser Land ist noch einen Schritt weiter gegangen. Als die Eisenbahnnetze der angrenzenden Länder nach dem Kriege mit starken Kriegszerstörungen darniederlagen und der Kapitalmangel sowie die Strassenkonkurrenz den umfassenden Wiederaufbau verzögerten, fand die französische Idee der Konzentration des Verkehrs auf einige wenige, gut ausgerüstete Linien immer mehr Anhänger. Es handelte sich darum, einige ausgewählte Linien modern wiederherzustellen und zu elektrifizieren, um dann den Verkehr mit geringeren Betriebskosten über diese Strecken zu leiten. Natürlich standen hiefür in allen Nachbarstaaten zunächst die wichtigsten Binnenstrecken im Vordergrund. Es darf heute rückblickend als einer der erfolgreichsten und von staatsmännischer Weitsicht zeugenden Entschlüsse der Nachkriegszeit bezeichnet werden, dass unser Land zu vier Malen an alle Nachbarländer Kredite für den Ausbau und für eine Elektrifikation der Zufahrtslinien zur Schweiz zur Verfügung stellte. Für die Alpentransversalen standen die Elektrifizierungsdarlehen für Karlsruhe-Basel und Strassburg-Basel sowie für die Zufahrtsstrecken nach Domodossola und Luino im Vordergrund. Alle diese Strecken können heute im Sinne der modernen Theorie als "lignes bien équipées" bezeichnet werden, und sie bewältigen einen so starken Verkehr, der die Elektrifikation und die moderne Ausrüstung in vollem Masse rechtfertigt.

2

Es ist nicht zuletzt der hohen Leistungsfähigkeit der ausländischen Zufahrten sowie der schweizerischen Transitrouten - und vorab jener des Gotthards - zu verdanken, dass durch rechtzeitig abgeschlossene Abkommen mit der Montanunion (CECA) eine Diskriminierung unseres Landes vermieden werden konnte.

Unser Land und seine Bevölkerung sind an der Erhaltung eines starken und wenn möglich noch wachsenden Transitverkehrs in hohem Masse interessiert, denn die SBB sähen sich genötigt, ihre zahlreichen, heute keineswegs kostendeckenden Tarife massiv zu erhöhen, wenn sie nicht einen teilweisen Ausgleich in den Ueberschüssen des Transitverkehrs fänden.

9

Von wesentlicher Bedeutung ist schliesslich bei der immer defizitärer werdenden Zahlungsbilanz des Bundes das bedeutende Aktivum von rund 200 Mio Franken an Transittaxen und -frachten aus dem Eisenbahnverkehr. Dieses Aktivum ist für das Land umso gewichtiger,

als ihm praktisch keine Passivposten gegenüberstehen, wie sie doch dort in grösserem oder kleinerem Masse ins Gewicht fallen, wo man auf den Import von Rohstoffen und Fertigfabrikaten sowie die Mithilfe von Fremdarbeitern angewiesen ist. Dieses Aktivum könnte der schweizerischen Zahlungsbilanz allerdings auch in dem Masse verloren gehen, als in der Zukunft Transitverkehr auf die Strasse an ausländische Ferntransporteure abwandert.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unser Land aus folgenden Gründen ein eminentes Interesse an der Aufrechterhaltung und an einem Weiterausbau des Eisenbahn-Transitverkehrs hat:

- Die gute, rasche und zuverlässige Besorgung des Eisenbahntransits durch unser Land ist eine der geographisch und historisch bedingten Aufgaben der Schweiz im Zusammenleben der europäischen Völker.
- Der Transitverkehr auf der Schiene kann mit verhältnismässig geringem Betriebsaufwand auf wirtschaftliche Weise bewältigt werden. Seine Ueberschüsse erleichtern die Beibehaltung zahlreicher nicht kostendeckender Tarife.
- Der Transitverkehr der Eisenbahn bringt der schweizerischen Zahlungsbilanz alljährlich ein recht gewichtiges Aktivum von 200 Mio Franken, dem keine Gegenposten für vermehrte Materialimporte gegenüberstehen.

Wenn heute mit Nachdruck ein weiterer Ausbau des Lötschbergs und besonders auch seiner Zufahrten im Jura und anderseits der Bau einer Ostalpenbahn gefordert werden, so stehen dabei neben der Sorge um die Erhaltung der schweizerischen Transitstellung doch weitgehend regionale Interessen und Wünsche im Vordergrund. Es darf dabei aber nicht vergessen werden, dass die Durchdringung unseres Landes durch die Eisenbahn doch schon vor dem ersten Weltkrieg zum Abschluss kam und die Schweiz heute durch die Schiene in sehr weitgehendem Masse erschlossen ist. Unter diesem Blickwinkel heute eine Erweiterung des Netzes fordern zu wollen, kommt irgendwie einem Anachronismus gleich. Es darf nicht übersehen werden, in welchem Masse sich der Verkehr auf der Strasse entwickelt hat und mit welcher weiteren Verkehrszunahme dort für die nächsten Jahrzehnte zu rechnen ist. Das Nationalstrassennetz und weitere Haupt- und Nebenstrassen werden gebaut und fördern die Abwanderung. Infolgedessen ist denn auch der interne Personen- und Güterverkehr auf der Schiene eher rückläufig. Der Bau einer neuen normalspurigen Alpenbahn erfordert in der heutigen Zeit so gewaltige Mittel, dass sich ein solches Vorhaben aus regionalen Verkehrsbedürfnissen heraus kaum mehr rechtfertigen liesse, es sei denn, dass eine solche Linie den Anforderungen eines bedeutenden internationalen Verkehrsstromes entspräche oder die Linienführung zur Entlastung vorhandener Alpenbahnen geeignet ist. Der Bau einer neuen Linie wird heute nur noch darauf ausgerichtet werden können, ob sie dem internationalen Transitverkehr eine im Vergleich zum heutigen Zustand wesentliche Verbesserung bringen kann. Es geht darum, der Schweiz einen möglichst grossen Anteil an diesem Verkehr für die Zukunft zu er-

halten und der europäischen Wirtschaft eine wesentlich raschere und leistungsfähigere Bahnverbindung anzubieten. Es kann sich somit nur um eine betont nationale und europäische Aufgabe handeln.

Natürlich wird die Verwirklichung eines Vorhabens erleichtert, wenn auch regionale oder staatspolitisch anderswie bedeutsame Verbesserungen mit dem gleichen Bauwerk verwirklicht werden können. In erster Linie wird jedoch unser Land hier an seine europäische Aufgabe denken müssen. Schliesslich ist eine Alpentransitlinie, wie eine gewisse Stagnation im oberen Reuss- und im Livinental zeigt, noch keineswegs ein Wechsel auf eine grosse wirtschaftliche und industrielle Entfaltung. Ein starker Transitverkehr bringt in der Regel den durchfahrenen Tälern nicht nur keinen Vorteil, sondern er kann sogar mit Nachteilen für den Lokalverkehr verbunden sein.

An die Spitze jeder weiteren Erörterung des Alpenbahnproblems muss daher die Grundsatzfrage gestellt werden, ob ein Ausbau- oder Neubau-Vorhaben vom europäischen Gesichtspunkt unter Wahrung der Landesinteressen nach seiner Eignung für die Bewältigung des wachsenden Transitverkehrs beurteilt werden soll oder ob man aus politischen Gründen regionalen Interessen das Primat zuerkennen will. Die beiden Gesichtspunkte dürften sich nur in den seltensten Fällen und in beschränktem Umfange miteinander vereinbaren lassen.

II. Die allgemeinen technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte

Bevor auf eine erste Gegenüberstellung der bisherigen Vorschläge und Projektideen eingetreten werden kann, gilt es, einige grundsätzliche und allgemeine Ueberlegungen anzustellen.

1. Die Linienführung zur Ueberwindung der Alpen

Seit den Sechzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts, als der erste Alpentunnel des Mont Cenis noch unter Verwendung von Schwarzpulver vorgetrieben werden musste, und den folgenden Jahrzehnten, als Louis Favre zum Teil unter widrigen Umständen mit seiner Equipe den Gotthardtunnel schuf, hat die Bautechnik gewaltige Fortschritte gemacht. Was damals mit den bescheidenen Hilfsmitteln noch als technisches Wagnis galt, stellt heute kaum mehr ernsthafte Probleme. Die heute im Tunnelbau eingesetzten Maschinen und Geräte sowie besondere Bauverfahren ermöglichen auch - unter Voraussetzung einer geologisch günstigen Trassewahl - die Arbeiten in langen und tiefliegenden Tunneln. Vom bautechnischen wie auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, besteht heute keine Veranlassung mehr, nur wieder am Stand der Technik vor 80 Jahren anzuknüpfen und eine Gebirgsbahn zu bauen, wo eine Basislinie in jeder Hinsicht wirtschaftlicher wäre.

2. Die traktionstechnischen Probleme

Ein Zug kann dann ohne Aenderung der Zusammensetzung bis an den Bestimmungsort verkehren, wenn seine Belastung den für die grösste zu befahrende Steigung zulässigen Wert nicht übersteigt. Wird die Anhängelast eines Triebfahrzeuges im Ausgangsbahnhof nicht nach der maximalen Steigung ausgerichtet, so muss unterwegs Vor-

spann beigestellt, es müssen Zwischenlokomotiven eingereiht oder die Belastung reduziert werden. Das eine bedeutet auf eigentlichen Gebirgsbahnen mit flacheren Zufahrtsstrecken eine schlechte Ausnutzung der Traktionsmittel auf den Zufahrten bis zur Steigung, das andere bedingt unterwegs Rangierungen mit entsprechenden Zeitverlusten. Neu zu bauende Alpentransversalen sollten daher auf keinen Fall grössere Steigungen aufweisen als ihre Zufahrtsstrecken.

Besonders nachteilig sind Steigungen, die Beschränkungen mit Rücksicht auf die Festigkeit der Zugvorrichtungen nötig machen und das Einreihen von Zwischenlokomotiven erfordern. Die deutlich in Erscheinung tretende Entwicklung zum Güterwagen mit grösserer Tragfähigkeit und damit zu spezifisch schwereren Zügen lässt Steigungen auf Gütertransitlinien über 15 %, ja selbst schon von 15 %, allein schon mit Rücksicht auf die Zughakenlast als unerwünscht erscheinen. An dieser Gegebenheit wird erst die Zentralkupplung etwas ändern können.

Auf langen Gefällen von 20 % und mehr bleibt die Güterzuggeschwindigkeit mit Rücksicht auf die thermische Beanspruchung der Radbandagen und der Bremsklötze begrenzt. Es gilt dies insbesondere für schwere Züge, da bei diesen die Wirkung der elektrischen Triebfahrzeugbremse anteilmässig klein ist.

Durch Inkaufnahme einer Streckenverlängerung, d.h. durch entsprechende Trasseentwicklung, kann die Neigung einer zu bauenden Bahn kleiner gehalten werden. Die damit erreichten höheren Geschwindigkeiten bringen wegen der grösseren Streckenlänge fahrzeitmässig wenig oder nichts ein. Andererseits steht die Streckenlänge in mindestens linearem Verhältnis zu den Kosten.

3. Die Frage des Energieverbrauches

Beim heutigen und noch für längere Zeit anhaltenden Mangel an elektrischer Energie in der Schweiz ist es durchaus nicht gleichgültig, welcher Energieverbrauch für die Zugförderung in Rechnung zu stellen ist. Während auf einer Gebirgsbahn die Tara des Zuges und seine Nettolast unter grossem Energieaufwand bis zum Kulminationspunkt hinauf zu schleppen und von dort wieder auf die Höhe der Zufahrten der anderen Seite des Gebirges hinunter zu bremsen ist, beschränkt sich der Energieverbrauch in einem Basistunnel im wesentlichen auf die eigentliche Fortbewegungsenergie und den Aufwand zur Ueberwindung des Luftwiderstandes. Ein Vergleich am Beispiel des Gotthards beleuchtet dies:

Unsere technischen Dienste haben die genauen Werte des Energieverbrauches unter Berücksichtigung der Hubarbeit, der Roll-, Reibungs- sowie der Luftwiderstände berechnet und sind zu folgenden Werten gelangt:

- Jahresverbrauch Erstfeld-Biasca heute	131,765 Mio kWh
- Jahresverbrauch Gotthard-Basislinie	66,478 Mio kWh

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass der Energieverbrauch auf einer Basislinie auf die Hälfte desjenigen auf der heute bestehenden Gotthardlinie absinkt.

4. Verkehrsströme und Tarifbildung

Bedauerlicherweise bestehen über die Art und die Richtung der Verkehrsströme im Transit oft ganz unrichtige Vorstellungen. Die Hauptachse des europäischen Nord-Süd-Verkehrs, welche die Nordseehäfen und die Industriegebiete der Beneluxländer, der Ruhr und Lothringens mit der Schweiz und Italien verbindet, folgt dem Rhein. Mit den beiden doppelspurigen Bahnlinien auf seinem linken und rechten Ufer und der Wasserstrasse besitzt diese Verkehrsachse eine fast unerschöpfliche Leistungsfähigkeit. Sie macht Basel zum wichtigsten nördlichen Eingangstor unseres Landes. 90 % der Reisenden und 87 % des Transitgüterverkehrs passieren die Nordgrenze in Basel. Im Jahre 1961 bewältigten die von Basel ins Landesinnere fahrenden Schienenstränge 88 % aller Güterzuglasten von und nach den nördlichen Grenzbahnhöfen, während 9 % auf Schaffhausen und Etzwilen und der Rest von 3 % auf Konstanz und Delle entfielen.

Dass es - abgesehen von den geographischen Gegebenheiten - zu dieser Konzentration gekommen ist, muss im wesentlichen auf die politische Entwicklung infolge des letzten Weltkrieges, auf die Abtrennung der Ostgebiete durch den eisernen Vorhang und die hohe Leistungsfähigkeit der Schifffahrt zurückgeführt werden. An dieser Tatsache vermag unser Land nichts zu ändern, und wir haben uns damit abzufinden. Die Transitaufgaben der Schweiz und der SBB im besonderen liegen darin, den Verkehr dort zu übernehmen, wo er anfällt und ihn auf möglichst kurzer Route ins Zentrum des südlichen Verbrauchsgebietes zu führen. Je kürzer die Transitverbindung durch die Schweiz wird und je schneller die Transitgüter durch unser Land befördert werden können, desto grösser werden unsere Chancen, in der Konkurrenz mit ausländischen Routen bestehen zu können. Wenn darüber hinaus die kürzeste europäische Strecke gleichzeitig identisch ist mit der längsten Schweizerstrecke, dann ist das nationale Interesse in doppelter Hinsicht gewährt.

Entfernungsmässig ergibt sich in der wichtigen schweizerischen Transitverbindung Basel-Mailand das folgende Bild:

via Gotthard-Basistunnel (via Luzern)	342 km
via Tödi-Greina	369 km
via Gotthard (heutige Strecke via Luzern)	372 km
via Lötschberg-Simplon	384 km
via Splügen	Linienführung unbekannt

Die Entfernung hat einen bestimmenden Einfluss auf das Leistungsangebot. Umlenkungen des Verkehrs sind im Personenverkehr schwerer zu erreichen. Der Reisende wählt seine Route selber, wo-

bei er neben anderen Aspekten sowohl die Leistung (Zeitbedarf und schnelle Züge in günstiger zeitlicher Lage) als auch den Preis berücksichtigt.

Bei der Instradierung im Güterverkehr hat der kürzeste Weg die meisten Chancen, besonders wenn er zugleich leistungsfähig und wirtschaftlich ist. Betrieblich bedingte Umleitungen gehen im Ergebnis stets zu Lasten jener Bahn, die sie vornimmt. Bei einer Prüfung dieser Frage müssen auch die Stellung und die Wünsche der ausländischen Bahnen berücksichtigt werden. Darf man Verkehrsströme, die sich eingespielt haben, umleiten wollen? Wie bereits erwähnt, könnte eine Elektrifikation der Zufahrt Stuttgart-Schaffhausen oder gar eine Wiedervereinigung Deutschlands jenem Grenzübergang neuen Auftrieb verleihen, doch würde es sich damit nur um ein Wiederaufleben früherer natürlicher Verkehrsströme handeln.

5. Die Länge des schweizerischen Parcours

Wir haben bereits auf die Bedeutung des Transitverkehrs für die Ertragslage des Unternehmens und für die schweizerische Zahlungsbilanz hingewiesen. Von diesem Blickwinkel aus gesehen, ist jene Strecke die interessanteste, die bei Wahrung der kürzesten internationalen Relation die längste Strecke auf dem Netz der SBB aufweist.

6. Die Grenzbahnhöfe

Der Verkehr zwischen Italien und der Schweiz wickelt sich über die drei Grenzpunkte Chiasso, Luino und Domodossola ab.

- In Chiasso erfolgen die Verzollungen und grenzpolizeilichen Behandlungen, die Uebergabe der Waren von einer Verwaltung auf die andere und die Weiterleitung der Güter in beiden Richtungen auf Schweizerboden.
- In Luino ist es umgekehrt: Hier werden die Zoll- und grenzpolizeilichen Formalitäten auf italienischem Territorium abgewickelt.
- An der Simplonlinie ist die Sache verwickelter. Grundsätzlich übergeben sich die Verwaltungen die Waren in Domodossola. Die Zollbehandlungen werden getrennt vorgenommen: Der Schweizerzoll befindet sich in Brig, das italienische Zollamt in Domodossola. Gepäck und Eilgut werden durch den Schweizerzoll allerdings auch in Domodossola überprüft und die Pass- und Zollkontrollen der Reisenden werden normalerweise unterwegs in den Zügen durchgeführt.

Am 10. Januar 1952 sind in Genf zwei multilaterale Abkommen unterzeichnet worden, die eine Reihe von Massnahmen empfehlen, um für die Reisenden und für den Gepäck- und Güterverkehr den Grenzübertritt auf dem Schienenweg zu erleichtern. Die Bundesversammlung hat diese Abkommen mit Beschluss vom 8. März 1957 ratifiziert. In

Art. 1, Absatz 2, bestimmen die beiden Uebereinkommen, dass, wenn zwei Nachbarländer längs ihrer gemeinsamen Grenze mehrere Bahnhöfe für gleichzeitige Grenzkontrollen bestimmen, diese Bahnhöfe wenn möglich in gleicher Zahl auf beide Seiten der Grenze verteilt werden. Art. 1, Abs. 3, des Uebereinkommens für den Güterverkehr fügt bei, dass die Vertragsparteien für alle Grenzpunkte, an denen die Einrichtung von Bahnhöfen mit Kontrollen für beide Verkehrsrichtungen nicht möglich ist, gemeinsam die Möglichkeit prüfen sollten, ob im einen Grenzbahnhof die Kontrolle für die eine und im andern die Kontrolle für die andere Verkehrsrichtung vorgenommen werden könnte. Auf Grund der Genfer Abkommen hat die Schweiz mit Frankreich und Italien bilaterale Verträge abgeschlossen. Der Vertrag mit Italien vom 11. März 1961 wurde mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1961 genehmigt. Auch Italien hat ratifiziert, so dass mit dem baldigen Inkrafttreten gerechnet werden darf. Auf Grund von Art. 2 dieses Rahmen-Uebereinkommens werden die zuständigen Behörden besondere Einrichtungen und Massnahmen beschliessen können (Schaffung, eventuell Verlegung, Aenderung, Aufhebung von Bureaux für gleichzeitige Grenzkontrolle, Einsatz von Unterwegskontrollen).

Die gegenwärtige Ordnung an den italienisch-schweizerischen Grenzübergängen wird zwar in Chiasso und Luino, nicht aber in Domodossola den Forderungen der Genfer Uebereinkommen gerecht. Ob durch einen allfälligen Rückkauf der BLS und den Ausbau ihrer Anlagen das Problem der Schaffung eines einzigen internationalen Bahnhofes mit gleichzeitigen Grenzkontrollen in Domodossola wieder aufgelöst wird, hängt weitgehend von den Massnahmen ab, die auf Grund von Art. 2 des Uebereinkommens vom 11. März 1961 mit Italien getroffen werden müssen. Sicher ist auf jeden Fall, dass Italien auf die Finanzierung einer Bahnhofserweiterung in Domodossola durch die SBB keinen Anspruch erheben kann, ohne die Vereinbarung von Venedig vom Jahre 1954 wieder in Frage zu stellen. Die SBB haben sich damals zur Uebernahme aller Kosten für die Bahnhofvergrösserung in Chiasso, und die FS haben sich zur Finanzierung des sich ev. als notwendig erweisenden Ausbaues der Bahnhofanlagen von Domodossola verpflichtet.

7. Die Zufahrtslinien

Mit Recht wird bei der Gegenüberstellung der verschiedenen Projekte mit besonderem Nachdruck auf die Eignung der schon bisher bestehenden Zufahrten hingewiesen. Es werden vor allem jene Routen im Vordergrund stehen, die bereits ein gutes oder mit verhältnismässig geringem Aufwand ausbaufähiges Zufahrtssystem aufweisen. Projekte, die den Neubau langer Zufahrten durch das dicht besiedelte Mittelland erfordern, dürften ernstlich nicht in Frage kommen. Wir möchten im Nachfolgenden bei der Würdigung der einzelnen Projekte etwas näher auf die Zufahrtsverhältnisse eintreten. An dieser

Stelle sei zunächst auf die Schienenstränge verwiesen, die den Jura durchqueren und daher als Alpentransversalen gleichermaßen dienen müssten.

Von Basel führen drei Schienenstränge durch den Jura ins schweizerische Mittelland: Die Strecke durch den Hauenstein im Zentrum, durch den Bötzing im Osten und durch den Grenchenberg im Westen. Von diesen drei Linien weist jene durch den Hauenstein die günstigste Trassierung auf. Sowohl die Scheitelhöhe von 449 m als auch die verlorene Steigung zur Ueberwindung des Gebirges, d.h. die Höhendifferenz zwischen Scheitelpunkt und Aaretal mit nur 52 m, sind am kleinsten. Mit massgebenden Steigungen von 11 ‰ auf der Nordseite und 8 ‰ auf der Südseite und Krümmungsradien, die nur an einer Stelle unter 485 m liegen, entspricht diese Linie durchaus den Normen der übrigen Hauptlinien des Mittellandes. Mit dem Bau des Hauenstein-Basistunnels ist folglich bei der Durchquerung des Juras gelungen, was für die Alpen anzustreben ist, nämlich die vollständige Angleichung an die Charakteristik der Talbahnen.

Nur wenig ungünstiger hinsichtlich der massgebenden Steigungen (12 ‰) und der Krümmungsradien ist der Bötzing. Die Scheitelhöhe ist mit 461 m nur wenig höher als beim Hauenstein, die Gegensteigung mit 110 m hingegen mehr als doppelt so gross.

Die westliche Linie durch den Grenchenberg weist dagegen die Merkmale einer Gebirgsbahn auf. Ihre Rampenneigungen betragen sowohl im Norden als auch im Süden 15 ‰, und auf der ganzen, 50 km langen Strecke durch das Birstal von Basel bis Moutier kommen Bogenhalbmesser bis hinunter auf 300 m vor. Ihr Scheitel liegt mit 542 m rund 100 m höher als beim Hauenstein und die Gegensteigung von Süden beträgt wie beim Bötzing rund 110 m.

Die drei Tunnel durch den Jura werden heute täglich von durchschnittlich 367 Zügen durchfahren. Die dafür zur Verfügung stehenden fünf Geleise sind damit bei weitem noch nicht ausgelastet. Auch am Hauenstein, auf den drei Fünftel des Gesamtverkehrs und 204 tägliche Zugfahrten entfallen, ist die Belegung für eine Doppelspur durchaus nicht ungewöhnlich hoch. Die bisweilen auftretenden betrieblichen Schwierigkeiten haben ihre Ursache im unvollständigen Ausbau einiger Unterwegsstationen. Durch ihre Erweiterung, die engere Unterteilung und Automatisierung des Streckenblocks und vor allem mit dem Ausbau der anschliessenden Knotenpunkte Basel und Olten wird diese Linie noch einen Mehrverkehr von 50 ‰ aufnehmen können. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der Bötzinglinie; sie ist in ihrem heutigen Zustand noch keineswegs ausgelastet. Die westliche Linie schlussendlich ist zu zwei Dritteln einspurig und auf diesen Streckenabschnitten stark belegt. Der doppelspurige Ausbau im Birstal wird seit Jahren durch den Ausbau der Zwischenstationen vorbereitet und ist in unserem Bauprogramm enthalten. Für den Durchgangsverkehr nach Biel und weiter bedeutet indessen die fast 11 km lange Kreuzungsdistanz mit dem 8,5 km langen Grenchenbergtunnel den schwierigsten Engpass, dessen Beseitigung einen ausserordentlich grossen Aufwand erfordert.

B. Die Alpentunnelprojekte im einzelnen

Es ist im heutigen Zeitpunkt so gut wie ausgeschlossen, die verschiedenen Projekte einander mit abschliessenden Schlussfolgerungen gegenüberzustellen, da zur Zeit noch eine Reihe von wichtigen Unterlagen fehlt und zum Teil überhaupt noch keine vergleichbaren Projekte vorhanden sind. Wir werden in unseren Schlussfolgerungen darauf zurückkommen, dass diese Unterlagen zuerst noch erarbeitet und bereitgestellt werden müssen, bevor dem Bundesrate und den Eidg. Räten konkrete Vorschläge für den weiteren Ausbau der Alpentransversalen unterbreitet werden können. Wenn die verschiedenen Projekte im Nachfolgenden näher erörtert werden, so handelt es sich dabei vorläufig nur um eine Schilderung der gegebenen Verhältnisse und eine noch unvollständige Aufzählung der a priori erkennbaren Vor- und Nachteile.

I. Gotthard-Basistunnel

1. Das Projekt und seine Vorzüge

Die Studiengruppe Gotthardtunnel hatte den Auftrag, das Verkehrsproblem am Gotthard als Ganzes zu untersuchen. Sie hat sich daher nicht nur mit den Ausbaumöglichkeiten der Gotthardstrasse, sondern auch mit dem Ausbau des Schienenweges im Raume des Gotthards befasst. Sie bemerkt dazu in ihrem Schlussbericht was folgt:

"Im Hinblick auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs am Gotthard und auf die beschränkten Möglichkeiten zur Steigerung der Kapazität der bestehenden Bahnlinie werden - selbst wenn nur etwa mit einem Drittel der Verkehrszunahme der letzten 20 Jahre gerechnet wird - in ungefähr 20 Jahren die letzten Reserven und alle Massnahmen zur Leistungssteigerung der bestehenden Gotthardlinie ausgeschöpft sein. Es stellt sich daher für die Bundesbahnen die Frage, wie eine weitere Leistungssteigerung der bestehenden Bahnlinie herbeigeführt werden kann, wenn angesichts der europäischen Integrationsbestrebungen, der weiteren Entwicklung der industriellen Gebiete sowie der landwirtschaftlichen Produktion in Italien und angesichts der bedeutenden Einzugsgebiete des Gotthards damit gerechnet werden muss, dass der Leistungsplafond am Gotthard erreicht ist und nicht überschritten werden kann. Weil eine nochmalige Kapazitätssteigerung nur mit dem Bau einer weiteren Linie zu erreichen ist und der Bau einer zweiten Doppelspur zwischen Erstfeld und Biasca entlang der heutigen und in gleicher Art mehr kosten würde als die direkte und klare Lösung mittels eines Basistunnels, sind die Schweizerischen Bundesbahnen zum Schluss gekommen, dass eine weitere, weit in die Zukunft reichende Kapazitätserhöhung der Gotthardlinie in wirtschaftlicher Weise offensichtlich nur durch den Bau eines Basistunnels erzielt werden kann."

Die Studiengruppe hat die Idee eines Gotthard-Basistunnels schon zu Beginn ihrer Arbeiten in den Kreis der Betrachtungen ein-

bezogen, und sie hat der Elektro-Natt AG einen diesbezüglichen Studienauftrag erteilt. Die gründliche Expertise kann als solide Grundlage für jede weitere Bearbeitung des Projektes dienen. Dieses weist folgende Hauptdaten auf:

Neue Bahnanlage:	Erstfeld-Biasca
Länge dieser Strecke:	60 km
Massgebende Steigung:	10 ‰
Alpendurchstich:	Amsteg-Giornico
Länge des Haupttunnels:	45 km
Höhe des Nordportals:	509 m
Höhe des Südportals:	364 m
Scheitelhöhe im Tunnel:	549 m
Künstliche Linienverlängerung zur Erreichung der Portalhöhen:	keine

Die Distanzen werden durch den Basistunnel um 30 km gekürzt. Das vorliegende Projekt weist folgende bauliche, betriebliche und verkehrliche Vorzüge auf:

- Der Gotthard-Basistunnel liegt in den grossen natürlichen Binnen- und Transitverkehrsströmen Nord-Süd und stellt die kürzeste Verbindung zwischen Basel und Mailand dar bei grösstmöglichem schweizerischem Streckenanteil. Die durchschnittliche Reisezeitverkürzung beträgt bei den Schnellzügen 43 Minuten und bei den Güterzügen 62 Minuten. Damit kann die Gotthardlinie die Stellung der schweizerischen Bahnen im internationalen Konkurrenzkampf mit Bahn und Strasse fühlbar verstärken.
- Die neue Linie bringt eine Senkung des Kulminationspunktes auf nur 549 m. Die geologischen Verhältnisse sind für einen Tunnelbau äusserst günstig und lassen die Risiken des Baues, gemessen an der Grösse des Werkes, als relativ klein erscheinen. Der durch die Naturgewalten gefährdete Teil der Gebirgsdurchquerung wird unterfahren.
- Die neue Alpen traversierung kann sich, wie noch darzulegen sein wird, nördlich von Arth-Goldau und südlich von Giubiasco auf mehrere vorhandene und teilweise schon gut ausgebaute Zufahrtslinien stützen. Dieses Zufahrtssystem wird nach Abschluss der Erweiterungen der Grenzanlagen Chiasso, Basel und Schaffhausen einen beträchtlichen Kapazitätswachstum erfahren.
- In betrieblicher Hinsicht bringt der Wegfall der starken Rampen und Gefälle eine grosse Vereinfachung der Betriebsführung. Die neue Alpenbahn weist Talbahncharakter auf und stellt mit einer grössten Steigung von 10 ‰ gleiche Anforderungen wie die Zufahrtslinien im Mittelland. Vorspann und Zwischendienstlokomotiven sind für die Unterfahrung des Alpenwalles nicht mehr erforderlich, wobei überdies namhafte Einsparungen im Verbrauch elektrischer Energie zu erzielen sind. Im Gütertransport wird beispielsweise eine Lokomotive der Serie Ae6/6 einen Zug von 1600 t von Basel nach Bellinzona zu ziehen vermögen.
- Die Verbesserung der Schienenverbindung mit unserem Südkanton Tessin ist von erheblicher staatspolitischer Bedeutung.

- Vom kommerziellen Standpunkte aus und auf lange Frist gesehen, steht der Gotthard-Basistunnel eindeutig im Vordergrund, weil nur eine leistungsfähige Flachbahn auf eine weite Zukunft hinaus einer modernen Eisenbahnkonzeption zu genügen vermag.

2. Die Zufahrten zu diesem Gotthard-Basistunnel

Der Zugverkehr von Basel nach dem Gotthard trennt sich südlich des Hauensteins nach den beiden Linien über Luzern und über die Südbahn nach Arth-Goldau. Beide überkreuzen nicht nur die West-Ost-Transversale höhengleich, sondern es wird überdies von Olten bis Aarburg und von Olten bis Rapperswil durch die Verkehrsströme West-Ost und Nord-Süd auch die gleiche Doppelspur gemeinsam benützt. Die daraus entstehenden grossen Zugsdichten von bis zu 260 Zügen pro Tag bilden bei keineswegs optimalem Ausbauzustand dieser Streckenabschnitte und des Bahnhofes Olten die Hauptursache der heutigen Betriebsschwierigkeiten im Mittelland. Die geplante Neugestaltung des Knotenpunktes Olten wird eine unabhängige Führung der Linien Zürich-Lausanne und Basel-Luzern sowie den kreuzungsfreien Anschluss der Verbindungslinie Hauenstein-Dulliken (Südbahn) bringen. Dagegen stehen der Trennung der Verkehrsströme zwischen Olten und Rapperswil durch den Bau einer zweiten Doppelspur erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Dieser Streckenabschnitt muss deshalb durch den Ausbau der Unterwegsbahnhöfe und Ergänzung durch ein drittes Geleise auf einigen Abschnitten leistungsfähiger gestaltet werden. Als Sofortmassnahme zur Entlastung dieses Streckenabschnittes ist der Bau einer Verbindungslinie von Schinznach-Dorf nach Birrfeld vorgesehen, die den Bahnhof Brugg auf der Westseite auf einem Viadukt überquert wird. Damit wird erstmals ein vom West-Ost-Verkehr unabhängige Nord-Süd-Verbindung geschaffen und der Engpass Olten-Rapperswil wird eine wertvolle Entlastung von rund 45 Güter- und Reiseextrazügen erfahren. Die Bötzbarglinie wird diesen Mehrverkehr ohne Schwierigkeiten übernehmen können und am Hauenstein wird Raum für die Uebernahme anderer Aufgaben frei.

Im übrigen stehen dem Ausbau der Gotthardzufahrten südlich der Linie Zürich-Olten keine wesentlichen Hindernisse entgegen. Das Schergewicht wird in den nächsten Jahren auf dem Bau der Doppelspur zwischen Wohlen und Rotkreuz und der Erweiterung dieses Kreuzungsbahnhofes selbst liegen. Diese Linie wird nach dem Bau des Rangierbahnhofes Limmattal und der geplanten Entlastungslinie durch den Heitersberg auch den Güterverkehr aus dem Raume Zürich-Schaffhausen-Ostschweiz Richtung Gotthard zu übernehmen haben. Dank dem bescheidenen Lokalverkehr wird aber eine doppelspurige Südbahn eine Leistungsreserve aufweisen, die auf unabsehbare Zeit genügen kann.

Westlich und östlich der Südbahn verfügt aber der Gotthard noch über zwei weitere Zufahrten, die vornehmlich dem Reiseverkehr dienen. Auf der westlichen Zufahrt werden Verbesserungen durch den Bau einer zentralen Sicherungsanlage für den Bahnhof Luzern und seine Zufahrten erreicht werden. Die östliche Zufahrt von Zürich über Zug nach Arth-Goldau hat nun eine kreuzungsfreie Abzweigung

aus der linksufrigen Zürichseelinie in Thalwil und ein zweites Geleise zwischen Thalwil und Horgen-Oberdorf erhalten. Weitere Doppelspurbauten am Zugersee und zwischen Littli und Baar werden folgen. Schliesslich bringt in Arth-Goldau noch die Südostbahn einen gewissen Verkehr.

In Arth-Goldau vereinigen sich die verschiedenen Zufahrtslinien auf eine Doppelspur. Durch eine Erweiterung der Unterwegsbahnhöfe und Modernisierung der Sicherungsanlagen lassen sich dort ohne weiteres noch grössere Streckenleistungen erreichen. Selbst wenn sich auf gewissen Abschnitten eine dritte Spur oder gar eine Verlegung in eine gestrecktere Linienführung als notwendig erweisen sollte, wäre der Aufwand hiefür im Vergleich zum Bau einer vollkommen neuen Linie bescheiden. Das gleiche gilt für die südliche Zufahrt Chiasso-Biasca. Es ist jedoch nicht zu vergessen, dass auf den grössten Teil der hier aufgezählten Massnahmen selbst dann nicht verzichtet werden könnte, wenn die Priorität einer anderen Alpenbahn zuerkannt würde, da die Leistungsfähigkeit der Gotthardzufahrten den ständig wachsenden Anforderungen des Betriebes laufend anzupassen ist, wenn sich der Verkehr bis zur Vollendung einer Entlastungsstrecke nicht andere Wege suchen und damit für die schweizerischen Eisenbahnen endgültig verloren gehen soll.

3. Chiasso als Güterumschlagsplatz

Zum Schlusse ist noch auf eine Besonderheit der Gotthardroute und des Grenzbahnhofes Chiasso im besondern hinzuweisen. Chiasso hat sich über die üblichen Funktionen eines Grenzüberganges hinaus zum Handels- und Güterumschlagsplatz entwickelt. Die dort besonders zahlreichen Spediteure lassen einen Grossteil der transitierenden Waren in gebrochener Abfertigung an ihre Adresse in Chiasso versenden, um damit Zeit für die weitere Disposition über die Ware zu gewinnen. Die Eisenbahn ist damit keineswegs mehr frei, die Güter im Bedarfsfall ohne weiteres über andere Routen zu leiten. Ginge man in grösserem Massstab dazu über, so würden die Spediteure gezwungen, sich auch noch an anderen Grenzübergängen zu etablieren. Bei einer derartigen Entwicklung wäre die Gefahr nicht gering einzuschätzen, dass die Spediteure auf eine solche Zersplitterung ihres Betriebes verzichten und mit ihren Transporten immer mehr auf die dannzumal als Autobahn mit Strassentunnel ausgebaute Nationalstrasse 2 abwandern würden. Die Gotthardbahn könnte damit bedeutenden Verkehr verlieren, ohne dass eine andere Alpenbahn etwas gewänne.

II. Der Ausbau des Lötschbergs und seiner Zufahrten

1. Die Besonderheiten der Lötschberglinie

Seit Jahren - und in letzter Zeit mit besonderem Nachdruck - werden von der Berner Regierung der Rückkauf der Lötschbergbahn und gewisser mitbetriebener Linien sowie ein Ausbau der nördlichen Zufahrten gefordert. Der Regierungsrat des Kantons Bern wurde in

dieser Angelegenheit vor kurzem durch eine Delegation des Bundesrates empfangen. Wie aus einem Schreiben des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 28. Mai 1963 (Beilage 6) geschlossen werden kann, dürften zur Frage des Doppelspurausbaues auf höherer Ebene bereits gewisse Vorentscheide gefällt worden sein, indem auf Seite 2 zu Ziff. 3 folgendes bemerkt wird:

"In bezug auf die Zufahrtslinien insbesondere zum Lötschbergtunnel möchten wir festhalten, dass der Vollausbau auf Doppelspur der BLS-Strecke Thun-Brig als gegeben vorauszusetzen ist."

Die Lötschberglinie Thun-Spiez-Kandersteg-Brig weist folgende Hauptmerkmale auf:

Länge (Thun-Brig):	83,6 km
Massgebende Steigung:	27 ‰
Alpendurchstich:	Kandersteg-Goppenstein
Länge des Haupttunnels:	14,612 km
Höhe Nordportal:	1176 m
Höhe Südportal:	1217 m
Scheitelhöhe:	1240 m
Künstliche Linienverlängerung zur Erreichung der Portalhöhen:	6,5 km
<u>Distanzen:</u>	
Basel-Mailand via Olten-Bern	387 km
Basel-Mailand via Delémont-Biel	388 km

Die beiden Lötschberggrampen sind hinsichtlich der Streckenbelegung und Ausschöpfung ihrer Leistungsfähigkeit dort angelangt, wo ein Ausbau auf Doppelspur notwendig ist. Mit oder ohne Verstaatlichung muss diese Aufgabe in unmittelbarer Zukunft in Angriff genommen werden, wenn die Linie ihren Anteil am Transitverkehr im heutigen Verhältnis erhalten will. Man wird sich jedoch keine falschen Vorstellungen von den Schwierigkeiten machen dürfen, die sich einer Verwirklichung entgegenstellen. Die Aufrechterhaltung des Betriebes und die geländemässig bedingte Unzugänglichkeit der Baustellen werden schwer zu überwindende Hindernisse für einen raschen Baufortschritt bilden. Auch bestehen zur Zeit, soweit wir orientiert sind, weder baureife Projekte, noch einigermaßen zuverlässige und vergleichbare Kostenberechnungen und Bauprogramme.

Parallel zum Ausbau der Strecke müsste eine Erweiterung der Bahnhöfe Brig und Domodossola an die Hand genommen werden, damit die grössere Leistungsfähigkeit der Strecke überhaupt ausgenutzt werden kann. Der Engpass liegt heute ebenso sehr in diesen beiden Grenzbahnhöfen. Leider ist zur Zeit noch keine Einigung der beteiligten Behörden und Verwaltungen über das Betriebskonzept dieses Grenzüberganges erzielt und bei den FS scheint wenig Bereitschaft zu bestehen, in Domodossola eine grosszügige Lösung zu verwirklichen. Es wird also kaum die Rede davon sein, dass der Ausbau des Lötschbergs eine recht wirksame und billige Sofortmassnahme zur Entlastung des Gotthards sein könnte. Er ist vielmehr ein vom Gotthard unabhängiges Grossprojekt, das eine ähnliche Zeitspanne für die Verwirklichung erfordert.

Wenn auch der Lötschberg in seiner günstigen Lage zum Hauptverkehrsstrom eine wertvolle Alpentransversale bildet, besteht doch eine Reihe von Gründen, die aus ihm, verglichen mit dem Gotthard, eine weniger attraktive Linie machen:

- Der ausgesprochene Gebirgsbahncharakter mit Steigungen bis zu 27 ‰ bildet betrieblich ein kaum zu beseitigendes Handicap. Zur Beförderung der zulässigen Zughakenlast von 950 t sind am Lötschberg acht Triebachsen nötig. Daran werden auch künftige Fortschritte im Lokomotivbau nichts ändern, da der Haftwert Rad/Schiene ein bestimmtes Mass nicht überschreiten kann. Ähnliches gilt für die naturgegebenen Schranken in bezug auf die Geschwindigkeit. Der hohe Kulminationspunkt wird daher auch stets einen bedeutenden Energieverbrauch erfordern.
- Die Entfernung Basel-Mailand via Olten-Bern-BLS ist gegenüber der Gotthardbasisroute via Südbahn um 58 km länger. Dazu kommt, dass auf die schweizerischen Strecken beim Lötschberg nur 243 km, beim Gotthard-Basistunnel jedoch 278 km entfallen.
- Der wichtige Grenzbahnhof Domodossola liegt auf italienischem Gebiet und ist damit unseren Einflussmöglichkeiten entzogen. Auch sind die dort ansässigen Spediteure im internationalen Verkehr nicht so gut organisiert und so aktiv wie ihre Kollegen in Chiasso.

Im Hinblick auf den ausgesprochenen und jede Weiterentwicklung stark behindernden Gebirgsbahncharakter sollte vor einer Inangriffnahme der Doppelspurbauten am Berg auf Grund von Projektvarianten mit Kostenvergleichen doch noch eingehend geprüft werden, ob nicht der Bau eines Basistunnels unter Berücksichtigung aller Aspekte die vorteilhaftere Lösung darstellen würde. Mit einer Länge von rund 25 km z.B. von Kandergrund bis Gampel würde er die Durchquerung der Berner Alpen auf einer Höhe von etwas über 800 m mit Steigungen von 15 ‰ ermöglichen. Da die Zufahrtsrampen zum Simplon nur einseitig eine Steigung von 26 ‰ aufweisen, wäre wenigstens für den Nord-Süd-Verkehr eine erhebliche Steigerung der Anhängelasten für die ganze Alpendurchquerung erreicht. So wie auch bei einem Gotthard-Basistunnel nach der ersten Ausbauphase mit der Ceneri-Rampe noch eine steilere, wenn auch durch die weitere Linie nach Luino entlastete Zufahrtsstrecke übrigbliebe, so würde bis zu einer allfälligen Neutrassierung der Strecke Iselle-Domodossola auf 15 ‰ auch der Simplon noch eine steilere Rampe aufweisen.

2. Die Zufahrten zum Lötschberg

Der weitaus überwiegende Teil des Transitverkehrs nach dem Lötschberg kommt ebenfalls via Basel in die Schweiz und wird über die Mittellandstrecke Hauenstein-Olten-Burgdorf geleitet. Eine zweite Zufahrt zum Lötschberg führt von Delle durch den Grenchenberg über Biel nach Bern. Mit dem Rückfall des Elsass an Frankreich und dem Zusammenschluss der französischen Bahnen zur SNCF verlor diese Verbindung leider an Bedeutung. Die Linie von Basel durch das Laufental nach Delémont und durch den Grenchenberg nach Biel bildet in erster Linie die Verbindung Basels mit der Westschweiz, vermag aber als Zufahrt zum Lötschberg neben dem Hauenstein nicht

zu bestehen. Dabei spielt nicht etwa die um nur 1,3 km längere Distanz eine entscheidende Rolle, viel nachteiliger sind die ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse. Die Rampen von 15 % beidseits des Grenchenbergtunnels vermindern die zulässigen Anhängelasten im Vergleich zum Hauenstein um einen Drittel, d.h. an Stelle von zwei Güterzügen über Olten müssten drei über die Juralinie geführt werden. Bei den Zugförderungskosten wirkt sich nicht nur die grosse verlorene Steigung zur Ueberwindung des Juras aus, sondern auch die um 60 % grösseren Krümmungswiderstände zwischen Basel und Bern und der um 50 % grössere Luftwiderstand in der einspurigen Tunnelröhre des Grenchenbergs. Im Reiseverkehr führen die geringen zulässigen Fahrgeschwindigkeiten zu Zeitverlusten. Während von Basel über Olten nach Bern über 76 % der Strecke mit 100 km/h und mehr gefahren werden kann, beträgt dieser Wert auf der Linie durch den Grenchenberg nur 48 %. Die Fahrzeiten für Schnellzüge durch den Berner Jura sind daher im besten Fall um 20 Minuten länger. Es wäre aus diesen Gründen offensichtlich falsch und würde der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen nur schaden, wenn der Ausbau der Juralinie als Zufahrt zum Lötschberg forciert und dafür die weitaus bessere Route über Olten vernachlässigt würde. Dagegen könnten weitere Doppelspurbauten zur Verbesserung dieser Linie durch den Berner Jura natürlicherweise zufallenden Verkehrs auf längere Sicht notwendig werden; solche Anpassungen sind denn auch in unseren Bauprogrammen vorgesehen.

Aehnliche Ueberlegungen gelten in verstärktem Masse gegenüber den Vorschlägen, Transitverkehr über die SMB und EBT zu leiten. Die Rampen des Weissensteintunnels weisen Steigungen von 28 % auf und die verlorene Höhe bei der Ueberwindung des Juras beträgt mit 287 m das Fünffache des Hauensteins. Die EBT-Linie Burgdorf-Thun ist wohl kürzer als die Hauptlinie über Bern-Wilerfeld, ihre Kullmination liegt aber mit 770 m um 200 m höher und die massgebenden Steigungen betragen 25 %. Die Anlagen dieser Nebenbahnen mit ihren meist weniger als 150 m langen Kreuzungsgeleisen sind für eine rationelle Bewältigung eines schweren Güterverkehrs völlig ungeeignet. Da die Engpässe der Hauptlinien nicht auf der Strecke, sondern in den Knotenpunkten liegen, kann eine Ablenkung von Verkehr auf Nebenlinien keine fühlbare Entlastung, sondern nur zusätzliche Schwierigkeiten auf den Abzweigbahnhöfen bringen, wo die Zugbildung doch wieder den SBB obliegen würde.

Die im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit von den Bahnen angestrebte Konzentration des Durchgangsverkehrs auf die besten Linien ist eines der Mittel, um im Konkurrenzkampf gegen andere Verkehrsträger bestehen zu können. Diese Grundsätze dürfen auch in der Schweiz nicht aus politischen Gründen missachtet werden, auf die Gefahr hin, damit den Verkehr überhaupt zu verlieren.

Wir haben bereits weiter oben dargelegt, dass ein Teil des Gotthardverkehrs über den Bötzing umgeleitet werden soll, um den Streckenabschnitt Olten-Rapperswil zu entlasten. Dadurch wird der Hauenstein in der Lage sein, einen grossen zusätzlichen Verkehr nach dem Lötschberg zu übernehmen. Mit dem Bau einer neuen Linie von Olten nach Rothrist, die zur Entflechtung des Knotenpunktes

Olten nötig ist, fällt der Engpass Olten-Aarburg fort und es werden Leistungsreserven geschaffen, die wiederum einer weiteren Zunahme des Lötschbergverkehrs zugute kommen. Die Linie Olten-Bern mit ihrem anspruchsvollen Städteverkehr bedarf ohnehin einer durchgehenden technischen Modernisierung, die mit dem Ausbau des Bahnhofes Burgdorf eingeleitet wurde und gegenwärtig mit der grosszügigen Erweiterung von Langenthal fortgesetzt wird. Bereits im kommenden Jahr soll mit dem Bau der Verbindungsschleife Zollikofen-Ostermundigen in Richtung Lötschberg begonnen werden. Nach einigen weiteren Verbesserungen in den Stationen der Strecke Bern-Thun wird die Verbindung Basel-Olten-Thun in der Lage sein, den Verkehr zu übernehmen, den eine auf Doppelspur ausgebaute Lötschbergbahn bewältigen kann.

3. Der Rückkauf der BLS

Die Erörterung der Ausbauprobleme des Lötschbergs führt heute zwangsläufig zur Frage des Rückkaufes. Beide Begehren werden denn auch heute miteinander geltend gemacht. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, wenn die vielgestaltigen, mit einem Rückkauf verbundenen Probleme in diesem Zusammenhang dargelegt werden wollten. Diese Fragen werden vielmehr zu gegebener Zeit Gegenstand eines besonderen Berichtes zuhanden Ihres Rates bilden müssen. In diesem Zusammenhang sei nur auf einige wesentlichen Aspekte des Problems hingewiesen.

Ihr Rat hat schon vor mehr als zehn Jahren, mit Schreiben vom 9. März 1953 an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, zu Eisenbahnrückkaufsfragen und zur Frage eines Rückkaufes der BLS und der BN Stellung genommen. Sie bemerkten zu den Anträgen der Eidg. Expertenkommission für Eisenbahnrückkaufsfragen damals was folgt:

"e. Von den zum Rückkauf vorgeschlagenen Privatbahnlinien kann einzig die BLS (und EN) als eine natürliche und sehr nützliche Ergänzung des SBB-Netzes betrachtet werden. Im Interesse einer einheitlicheren schweizerischen Eisenbahnverkehrspolitik wäre es erwünscht, wenn die BLS dem Netz der SBB, in dem sie doch irgendwie als Fremdkörper empfunden wird, angegliedert werden könnte."

An dieser grundsätzlich positiven Einstellung dürfte sich seither weder im Schosse Ihres Rates, noch bei unserer Generaldirektion etwas geändert haben. Die SBB werden jedoch darauf bestehen müssen, dass die zu ihrem Schutze in das SBB-Gesetz aufgenommenen Bestimmungen über das Verfahren bei Rückkäufen strikte beachtet werden. Es ist demnach zu unterscheiden zwischen der vom Bunde zu zahlenden Rückkaufsentschädigung einerseits und den Uebernahmebedingungen durch die SBB anderseits.

a) Wenn die Bahnunternehmung selbst oder die beteiligten öffentlich-rechtlichen Körperschaften dem Bunde den Rückkauf beantragen, werden die Bedingungen des Erwerbes grundsätzlich von den Parteien auf dem Wege der freien Vereinbarung festgelegt. Die Botschaft zum Eisenbahngesetz bemerkt hiezu:

"Nicht geordnet zu werden braucht der Fall, wo die Bahnunternehmung, unterstützt durch ihr nahestehende öffentliche Gemeinwesen, dem Bunde nahelegt, sie vor Ablauf der Konzessionsdauer zu erwerben. Diese Art der Uebernahme von Bahnunternehmungen muss der freien Vereinbarung vorbehalten bleiben."

Nichtsdestoweniger können sich der Bund und die zurückzukaufende Bahn bei der Bestimmung des Rückkaufspreises von den neuzeitlich konzipierten Rückkaufsbestimmungen des Eisenbahngesetzes (Art. 75 ff) leiten lassen.

Wird dagegen der Rückkauf vom Bund verlangt, bleiben gemäss Art. 91, Alinea 2 des Eisenbahngesetzes die Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf bis zum Ablauf der Konzessionsdauer massgebend; die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (Art. 75 ff) kommen folglich nicht zur Anwendung, soweit die Parteien nicht etwas anderes vereinbaren.

b) Für die SBB jedoch soll der Betrag, mit welchem ihre Bau-rechnung zu belasten ist, den kommerziellen Wert der zu erwerbenden Bahn nicht übersteigen. Dieser Wert ist auf Grund des mutmasslichen Ertragswertes und Nutzens für die SBB zu ermitteln. Der tatsächliche Rückkaufspreis und die Bestimmungen über die Ermittlung desselben in den Konzessionen sind hiefür ohne Belang. (SBB-Gesetz Art. 19 und zugehörige Vollziehungsverordnung Art. 21).

Bei der Festlegung des kommerziellen Wertes für die SBB wird u.a. noch zu berücksichtigen sein:

- Die voraussehbare Lage im Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist in Betracht zu ziehen.
- Für die SBB dürfen allein jene Transporteinnahmen gewertet werden, die sich auf Grund der von den SBB angewendeten Tarife ergeben hätten.

Der Kanton Bern stellt das Verkaufsbegehren in einem für die BLS ausnehmend günstigen Zeitpunkt. Die Reinerträge der letzten Jahre waren besser denn je. Demgegenüber ist z.B. an den baldigen Ausfall von Transporten flüssiger Treib- und Brennstoffe als Folge der Betriebsaufnahme der Raffinerie im Unterwallis und an die vermehrte Strassenkonkurrenz nach Vollendung der Rawylstrasse zu erinnern.

Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes hat vor kurzem eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die vor allem die rechnermässigen Unterlagen eines Rückkaufes bereitzustellen hat. In dieser Gruppe arbeitet auch der Chef der Rechnungskontrolle und Hauptbuchhaltung - vorläufig mehr als Beobachter und Experte - mit, denn die Rückkaufsverhandlungen sind in dieser ersten Phase ausschliesslich eine Angelegenheit des Bundes.

III. Die Projekte einer Ostalpenbahn

Die von Prof. Rauscher in der Neuen Zürcher Zeitung vom 16. und 17. September 1960 neu in Diskussion geworfene Idee einer Tödi-Greina-Bahn ist in der Ostschweiz und besonders im Kanton Glarus auf sehr fruchtbaren Boden gefallen. Wir wurden auf die verschiedenen Interventionen im Bundeshause hin vom Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes mit Schreiben vom 5. Novem-

ber 1960 aufgefordert, zum Bahnprojekt Tödi-Greina Stellung zu nehmen. Wir geben Ihnen in der Beilage zu Ihrer Orientierung Abschrift unserer Stellungnahme (Beilage 7). Zum Aktionskomitee "Pro Tödi-Greina-Bahn" hat sich inzwischen ein weiteres Initiativkomitee für eine ostschweizerische Transitbahn (Rhein-Glarus-Splügen) gesellt, das sich nach den Pressemitteilungen zum Ziele setzt, dass der Bund, bevor ein Entscheid am Gotthard falle, ein Ostalpenbahnprojekt gleicherweise studiert wie die neue Durchtunnelung des Gotthards.

Bei diesen Projektideen der Tödi-Greina- und der Splügenbahn hält es noch viel schwerer als im Falle des Lötschbergs, sich heute schon in nüchterner Betrachtung ein richtiges Bild zu machen oder gar Vergleiche anzustellen, denn es liegen bis zur Stunde weder Projekte vor, noch ist - besonders im Falle der Splügenbahn - auch nur die Linienführung näher bekannt. Unsere nachfolgenden Betrachtungen wollen daher auch hier nichts vorwegnehmen und nur auf die im vorneherein feststehenden Gegebenheiten aufmerksam machen.

1. Die Tödi-Greina-Bahn

Stützt man sich auf die bekanntgewordenen Grundlagen der Projektidee von Prof. Rauscher, so dürfte die Tödi-Greina-Bahn etwa folgende Hauptdaten aufweisen:

Länge (Ziegelbrücke-Biasca):	88 km	
Massgebende Steigung:	20-25 ‰	
Alpendurchstich:	Tierfehd-Truns + Surrhein-Gruno	
Länge der Haupttunnel:	15 km	+ 27 km
Höhe Nordportal:	835 m	+ 900 m
Höhe Südportal:	880 m	+ 640 m
Künstliche Linienverlängerung zur Erreichung der Portalhöhen:	6 km	

Das Tödi-Greina-Komitee hat ebenfalls die Firma Elektro-Watt AG mit der Ausarbeitung eines generellen Projektes beauftragt.

Auf Grund dieser keineswegs festen Zahlen (es bestehen unseres Wissens noch Varianten mit einem Basistunnel und noch stärkerer künstlicher Linienverlängerung) kann folgendes festgestellt werden:

- Die gesamte Baulänge der Tödi-Greina-Bahn ist mit 88 km um 32 % grösser als die gesamte Baulänge der Gotthard-Basislinie (61 km). Dabei ist dort der Alpendurchstich nur um 3 km länger. Mit den grossen Rampensteigungen wäre die Tödi-Greina-Bahn mit den bereits erwähnten schweren Betriebsbedingungen und allen anderen Hypothesen einer Gebirgsbahn belastet.
- Im Gegensatz zum Gotthard und Lötschberg liegen beide Ostalpenbahnvarianten abseits des unser Land transitierenden grossen Verkehrsstromes Nord-Süd. Eine eingehende EDP-Verkehrsstromanalyse hat ergeben, dass das natürliche Transportaufkommen einer Tödi-Greina-Bahn im Güterverkehr nur 11,1 ‰ (0,82 Mio t) des Gotthards und im Personenverkehr sogar noch weniger erreicht. Dieser Anteil würde bei einer Gegenüberstellung mit einem Basistunnel Gotthard noch wesentlich kleiner, ja er würde nahezu dahinfliegen.

- Wenn diese vielleicht 10% vom Gotthard an eine Ostalpenlinie übergingen, wäre beim Gotthard noch keineswegs eine wirksame Entlastung erreicht. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten vielmehr grössere Teile des Verkehrs Basel-Chiasso zur Alimentierung des Ostalpendurchstiches von seinen z.T. schon gut ausgebauten natürlichen Routen auf einen beträchtlichen Umweg abgelenkt werden. Die Linienführung für eine völlig neue Doppelspur von Basel oder aus der Gegend des Juras durch das dicht besiedelte Zürcher Vorortsgebiet bis ins Glarner Land müsste erst noch gesucht werden. Die Idee ist geradezu paradox, dass hiezu die mit einem starken Vorortsverkehr belegte und mit einem starren Fahrplan arbeitende Linie am rechten Zürichseeufer Verwendung finden könnte. Das bestehende Liniennetz darf seiner Aufgabe zur Bedienung des regionalen Verkehrs nicht entfremdet werden, da die Vororte in immer stärkerer Masse darauf angewiesen sind und die Verstopfung des Strassennetzes zunimmt. Auch der Rangierbahnhof Limmattal hat andere Aufgaben (Bedienung der Nordostschweiz) und der freigehaltene Raum reicht nicht aus für die Aufnahme eines grossen zusätzlichen Transitverkehrsstromes. Eine Ostalpenbahn müsste deshalb eine vom bestehenden Netze möglichst unabhängige Linie durch die Agglomeration Zürich erhalten, welche das Limmattal und die beiden Seeufer nicht berührt. Die Schwierigkeiten, die sich dem Bau einer solchen neuen Linie mit Trassierungsnormen für den grossen Durchgangsverkehr entgegenstellen, werden enorm und kaum zu überwinden sein. Bei der heutigen baulichen Entwicklung in den betreffenden Gebieten lässt sich das erforderliche Gelände kaum mehr rechtzeitig sicherstellen.

- Wenn auch eine Ostalpenbahn für den begrenzten Raum der Kantone Glarus, St. Gallen, Appenzell und Graubünden zum Teil stark verkürzte Distanzen brächte, ist das Verkehrsaufkommen doch viel zu gering, als dass sich der Bau einer so kostspieligen Alpenbahn verantworten liesse. Auch für Deutschland gelten die Vorteile einer kürzeren Verbindung nach dem Süden nur für einen beschränkten, relativ wenig industrialisierten Raum nördlich des Bodensees. Im weiteren darf wohl kaum damit gerechnet werden, dass die Deutsche Bundesbahn zugunsten einer schweizerischen Ostalpenbahn Verkehr von der bestens ausgerüsteten Rheinlinie Karlsruhe-Basel auf die mit höheren Betriebskosten arbeitenden Sekundärlinien des süddeutschen Hügellandes ablenken würde. Auch aus dem Lande Vorarlberg wäre wegen der nahe gelegenen Brennerlinie kein nennenswerter zusätzlicher Verkehr zu erwarten und eine völlige Illusion wäre es schliesslich, anzunehmen, dass sich unsere Nachbarstaaten im Norden, Osten und Süden zu einer namhaften Abtretung von Brennerverkehr bereitfinden könnten.

2. Die Splügenbahn

Ueber das Projekt einer Splügenbahn sind bisher noch weniger Einzelheiten bekannt geworden. Dem Vernehmen nach ist ein nach dem Osten gerückter und via Schwanden-Elm-Reichenau verlaufender Tödi-Durchstich geplant mit einem normalspurigen Ausbau aus Richtung

6 Chur. Der Alpendurchstich ist zwischen Thusis und Chiavenna vorgesehen. Damit wird dieses Projekt sehr stark von der Haltung Italiens abhängig sein. Zu den bereits erwähnten Schwierigkeiten beim Ausbau der nördlichen Zufahrten kommen noch diejenigen der südlichen Strecke Chiavenna-Milano. Diese einspurige Strecke verläuft auf über 40 km in Tunneln, auf Dämmen und Brücken längs des Comersees und ein Ausbau dürfte sehr grosse Mittel erfordern.

8 Nachdem hier auch noch der Verkehr Tessin-Nordostschweiz in Wegfall käme, dürfte noch knapp mit einer Transportmenge von 0,66 Mio t zu rechnen sein, ohne reale Aussichten, von der Brennerlinie etwas zugewiesen zu erhalten.

Zusammenfassend muss hier nochmals darauf hingewiesen werden, dass bei einer rein politischen oder gar sentimentalen Beurteilung der Ostalpenbahnprojekte die grosse Gefahr besteht, dass es dann beim Bau einer sehr schlecht ausgenützten Ostalpenbahn sein Bewenden haben könnte und die SBB die Kraft nicht aufzubringen vermöchten, auch das Problem der Zufahrten zu lösen. Damit würde aber mit einer weiteren mangelhaften Anlage das Problem des Nord-Süd-Verkehrs nicht gelöst und die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz keineswegs beseitigt sein.

C. Schlussfolgerungen und Anträge

19 Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass heute dank der Untersuchungen der Studiengruppe Gotthardtunnel und des von einer an die Elektro-Watt AG erteilten Projektierungsauftrages einzig für einen Gotthard-Basistunnel ein generelles Projekt mit Kostenberechnungen vorliegt. Vergleichbare Unterlagen fehlen sowohl für den doppelspurigen Ausbau des Lötschbergs oder eine dortige Basistunnel-lösung wie auch für die in die Diskussion geworfenen Projektideen einer Ostalpenbahn. Wir haben daher schon vor einiger Zeit angeregt, dass die verschiedenen, sich zum Teil ergänzenden, zum Teil in Widerstreit stehenden Projekte durch eine neue Studiengruppe "Eisenbahntunnel durch die Alpen" eingehend untersucht werden sollten. Der Problemkreis ist für unser Land, seine Eisenbahnen und seine Stellung im europäischen Verkehr zu wichtig, als dass er weiterhin einer Reihe von oft dilettantisch und rein sentimental argumentierenden Aktionskomitees als Tummelplatz überlassen bleiben könnte. Jeder künftige Ausbau muss in die grosse Zielsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik eingeordnet werden. Die Vermischung mit kantonaler Politik wird am Ende keinen Nutzen, sondern dem Lande Schaden bringen.

Der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes ist seinerseits zum Schluss gelangt, dass der Zeitpunkt herangerückt sei, "in dem die Frage des Ausbaues bestehender oder der Bau neuer Eisenbahntunnel durch die Alpen von einer Kommission geprüft und dem Departement Bericht erstattet wird" (Beilage 6, S. 1 unten). Wir begrüßen unsererseits dieses Vorgehen sehr, da

es dazu angetan ist, die öffentliche Diskussion auf einen sachlichen Boden zu stellen und uns alle für einen Vergleich und eine spätere Entscheidung notwendigen Unterlagen zu beschaffen.

Wir stellen Ihnen daher die folgenden

Anträge:

1. Der Verwaltungsrat nimmt vom vorstehenden Bericht Kenntnis und schliesst sich der Auffassung an, dass zur Prüfung der mit dem Ausbau vorhandener und dem Bau neuer Alpenbahnen zusammenhängenden Fragen vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine besondere Studiengruppe eingesetzt werden sollte.

2. Er beauftragt die Generaldirektion, ihm zu gegebener Zeit über den Fortschritt der Arbeiten und die Ergebnisse Bericht zu erstatten.

Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen
Der Präsident:

Gschwind

Beilagen

714.0

14.05

Ede Abschnitt

Karten Nr 4

701.2 / 705.0 /

Hupac

1999/001

714.0 / 723.1

Karten, Nr 3

510.11 /

Hupac

1999/001

Karten Nr 2

291.5 / 510.11 /

Hupac

1999/001

2004/015 - 156

Nr 156

2004/015 - 157

Nr 157

2004/015 - 225

Nr 225

2004/015 - 233

Nr 233