

## Pressemitteilung

### Offizielle deutsche Aeusserung zur Frage des Splügentunnels

Kürzlich berichtete die Presse über die Tagung vom 26. Oktober 1973 des Deutschen Splügenbahnkomitees in Stuttgart. An dieser Tagung habe der Präsident der Direktion Stuttgart der Deutschen Bundesbahn (DB), Dr. H. Ziller, im Namen des Bundesverkehrsministers Lauritzen und des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn eine Aenderung der deutschen Alpenbahnpolitik bekanntgegeben. Nach Dr. Ziller glaubten die zuständigen deutschen Stellen wegen der Schwierigkeiten an der schweizerisch-italienischen Grenze und der Zugsstauungen nicht mehr daran, dass ein Ausbau des Gotthards den EWG-Verkehr bewältigen könne, weshalb ein neuer, zusätzlicher Uebergang zwischen Gotthard und Brenner nötig werde.

Es sei vorgesehen, für diese neue Achse die drei Zulaufstrecken aus dem Raume München-Ulm nach Lindau durch kleinere Ausbauten der neuen Aufgabe anzupassen. Der offizielle Vertreter der italienischen Staatsbahnen habe sich zu diesen Plänen nicht konkret geäußert.

Diese überraschende Wendung hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement veranlasst, in Bonn offizielle Erkundigungen einzuziehen. Das Auswärtige Amt, das Bundesverkehrsministerium und die Generaldirektion der Deutschen Bundesbahn betonen, Dr. Ziller habe seine persönliche Meinung geäußert, die der offiziellen keineswegs entspreche. Das Bundesverkehrsministerium hält ausdrücklich fest, die Haltung der Bundesregierung werde unverändert von der Absprache bestimmt, die 1972 zwischen dem damaligen Bundesverkehrsminister Leber und Bundesrat Bonvin stattgefunden hat. Damals wurden die Prioritäten im Transit eindeutig darauf ausgerichtet, vorerst die bestehenden Linien voll auszubauen, also Lötschberg-Simplon und Gotthard. Das Splügenprojekt wurde als noch nicht spruchreif erachtet. Diese Achse wurde vor allem für ein künftiges Schnellbahn-

konzept neuer Technik ins Auge gefasst im Zeitraum um das Jahr 2000, es sei denn, die Verkehrszunahme mache schon vorher einen neuen europäischen Transitkorridor konventioneller Bauart notwendig.

Auch aus Gesprächen in Bern zwischen Vertretern des Amtes für Verkehr und hohen Beamten der deutschen und österreichischen Verkehrsministerien geht übereinstimmend die Ueberraschung hervor, die der Vorstoss Dr. Zillers bewirkt hat. Angesichts der engen und freundschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz im Bereich der Transitplanung musste das Vorkommnis von vorneherein als "Betriebsunfall" betrachtet werden, was nun durch die offiziellen Kontakte bestätigt wird.

Bern, 12. November 1973

EIDG. VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
Pressedienst