

L'importanza per la Baviera del completamento della autostrada Ulm-Milano e della ferrovia dello Spluga

Die Bedeutung des Ausbaus einer Schnell-Strasse Ulm-Mailand und einer Splügenbahn für Bayern

dr. HUGO HARTMANN
Ministero bavarese dei trasporti

La politica bavarese dei trasporti, che si basa su considerazioni di natura sia specifica che economica, privilegia l'obiettivo di contribuire, con i mezzi di comunicazione, ad un equilibrato incremento dell'economia. Per questo essa tende fondamentalmente ad un miglioramento qualitativo del problema della dislocazione delle aziende. Caratteristica dell'economia bavarese è infatti la sua lontananza dai centri economici sul Reno, sul Meno, nella Ruhr e lungo il mare del Nord. In verità l'Italia si trova ad una distanza ancora più elevata, controbilanciata però dalla posizione sul mare. Inoltre le conseguenze economico-geografiche della guerra sono state per la Baviera ben più pesanti che per l'Italia. Di colpo questa regione si è vista privare dei vicini mercati di sbocco e di approvvigionamento della Turingia, della Sannia, e della Cecoslovacchia. È stato necessario cambiare orientamento tentando di mitigare gli inconvenienti dovuti alle distanze con il potenziamento delle vie di traffico verso Nord e Nord-Ovest.

Allo scopo sono state costruite nuove autostrade, gli assi ferroviari sono stati elettrificati, quindi potenziati, l'idrovia che collega Reno, Meno e Danubio è stata estesa fino a Norimberga. Eppure sulla nostra economia grava sempre il fatto che i collegamenti con i più importanti centri commerciali comportano dei costi di trasporto relativamente elevati.

Un ulteriore miglioramento delle infrastrutture per grossi volumi di traffico può certo mitigare, ma non eliminare il problema.

Data questa situazione il governo regionale della Baviera ritiene che si debbano utilizzare i vantaggi potenziali connessi alla particolare situazione geo-

Die bayerische Verkehrspolitik wird nicht nur von verkehrlichen, sondern auch von wirtschaftlichen Gesichtspunkten getragen. Im Vordergrund steht das Ziel, auch mit den Mitteln des Verkehrs einen Beitrag für eine ausgewogene Weiterentwicklung der bayerischen Wirtschaft zu leisten. Dabei geht es in erster Linie um eine Hebung der Standortqualität. Die Standortsituation der bayerischen Wirtschaft ist dadurch gekennzeichnet, daß die Entfernungen zu den Wirtschaftszentren an Rhein, Main, Ruhr und Nordsee relativ groß sind. Italien liegt zwar noch weiter davon entfernt, durch seine Lage am Meer wird aber vieles ausgeglichen. Außerdem waren die wirtschaftsgeografischen Folgen des Krieges für Bayern weitaus gravierender als für Italien. Von einem Tag auf den andern war es von den nahe gelegenen Bezugs- und Absatzmärkten in Thüringen, Sachsen und der Tschechoslowakei weitgehend abgeschnitten. Wir mußten uns seither umorientieren und versuchen, durch einen guten Ausbau der Verkehrswege nach Norden und Nordwesten die Standortnachteile zu mildern.

Dafür wurden neue Autobahnen gebaut, die Leistungsfähigkeit der Schienenmagistralen wurde durch Elektrifizierung gesteigert, die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße wurde bis Nürnberg weitergeführt. Aber noch immer wirkt es sich für unsere Wirtschaft belastend aus, daß die Verkehre zu den maßgebenden Wirtschaftszentren mit verhältnismäßig hohen Transportkosten belastet sind. Das wird sich auch durch eine weitere Verbesserung der großräumigen Verkehrsinfrastruktur nicht beseitigen, sondern nur mildern lassen.

Angeichts dieser Situation ist die Bayerische

grafica caratterizzata dalla vicinanza dell'Austria, del bacino del Mediterraneo e dell'Europa sud-orientale. Un'apertura più pronunciata verso il sud delle vie di traffico significherebbe un ravvicinamento dei centri industriali dell'Italia settentrionale e dei porti del Mediterraneo. Le aziende bavaresi sarebbero più facilmente raggiungibili. La riduzione dei tempi di trasporto nell'interscambio tra Italia e Germania tornerebbe a tutto vantaggio delle nostre imprese: in definitiva durante la fase di trasporto le merci rappresentano un capitale morto, il cui significato, per i due paesi, è comprovato dalle statistiche. Negli ultimi 10 anni il volume degli interscambi tra l'Italia e la Germania è più che triplicato, dopo un improvviso incremento verificatosi in precedenza. Nel 1954 sono state trasportate su strada tra Italia e Germania 10.000 t, diventate 6,4 milioni di t nel 1976. Nella regione alpina il volume dei trasporti su gomma e rotaia è stato nel 1977 pari a ca. 27 mio. di t, la maggior parte in transito. D'altro canto il maggior peso economico acquisito dai paesi del Mediterraneo per lo sviluppo economico degli stati produttori di petrolio consente di contare su un ulteriore incremento della domanda nel settore dei trasporti.

Oltre al completamento dell'autostrada del Brennero ci sembrano particolarmente significativi per la Baviera Centrale e occidentale:

- la costruzione di una ferrovia di base per il Brennero e la modernizzazione della ferrovia dei Tauri;
- l'approntamento dell'autostrada Lindau-Coira-Bellinzona;
- la costruzione dell'autostrada Ulm-Milano;
- la costruzione di una ferrovia di base attraverso lo Spluga.

La seconda delle ragioni di interesse della Baviera per l'autostrada e la ferrovia dello Spluga, a parte gli sforzi già menzionati per migliorare le conseguenze delle distanze geografiche, è di natura puramente viatoria. Come la Svizzera e l'Austria la Baviera soffre delle conseguenze del traffico di transito — particolarmente nei mesi estivi le nostre strade sono congestionate e di ciò risente in modo negativo anche il traffico interno della regione. Il fenomeno è particolarmente grave nella regione di Monaco in cui confluiscono le correnti di traffico Nord-Sud prima di dividersi in direzione di Salisburgo, Kiefersfelden e Garmisch Partenkirchen. È quindi indispensabile ottenere un alleggerimento della circolazione stradale nella zona di Monaco — per questo però non si può contare sulla ferrovia del Brennero fino a quando la stessa non sarà stata modernizzata. Attualmente detta ferrovia opera al limite delle sue capacità.

Staatsregierung der Auffassung, daß es auch die potentiellen Standortvorteile zu nutzen gilt, die sich aus der Nähe zu Österreich, zum Mittelmeerraum und zu Südosteuropa ergeben. Eine stärkere verkehrliche Öffnung nach Süden brächte uns die norditalienischen Industriezentren und die Mittelmeerhäfen näher. Die Erreichbarkeit der bayerischen Wirtschaft würde erweitert. Unseren Unternehmen käme eine Verkürzung der Transportzeiten im Güterverkehr Italien-Deutschland zugute. Schließlich sind Güter, die sich auf dem Transport befinden, totes Kapital. Was das für beide Länder bedeuten würde, zeigt die Statistik. Das Volumen des Außenhandels zwischen Italien und Deutschland hat sich in den letzten 10 Jahren mehr als verdreifacht, nachdem es schon vorher sprunghaft angestiegen war. 1954 wurden im Straßenverkehr zwischen Italien und Deutschland nur rd. 10.000 t befördert, 1976 waren es 6,4 Mio. t. Auf Schiene und Straße wurden 1977 im Alpenraum rd. 27 Mio. t befördert, wovon ein Großteil auf den Transitverkehr entfiel. Da der Mittelmeerraum durch die wirtschaftliche Entwicklung der Ölförderstaaten an ökonomischem Gewicht gewonnen hat, ist mit einem weiteren Ansteigen des Verkehrsbedarfs zu rechnen.

Nachdem die Brenner-Autobahn fertiggestellt ist, erscheinen uns als wichtigste Projekte für das westliche und mittlere Bayern:

- 1) — Der Bau einer Brenner-Flachbahn und die Modernisierung der Tauernbahn;
- 2) — die Fertigstellung der Autobahn Lindau-Chur-Bellinzona;
- 3) — der Bau einer Schnellstraße Ulm-Mailand;
- 4) — der Bau einer Splügen-Flachbahn.

Nach dem Bemühen um eine Verbesserung der Standortlage ist der zweite Grund für das bayerische Interesse an der Schnellstraße und an der Splügenbahn verkehrlicher Natur. Bayern leidet in ähnlicher Weise wie die Schweiz und Österreich unter Transitverkehren. Vor allem in der sommerlichen Reisezeit sind unsere Hauptverkehrsstraßen überlastet, wodurch natürlich auch der innerbayerische Verkehr beeinträchtigt wird. Am ausgeprägtesten ist das im Raum München, wo die verschiedenen Nord-Süd-Verkehrsströme zusammentreffen, ehe sie sich in Richtung Salzburg, Kiefersfelden und Garmisch-Partenkirchen wieder trennen. Wir benötigen demnach eine verkehrliche Entlastung des Münchner Raumes. Die Brenner-Eisenbahn kann diese Aufgabe nicht übernehmen, solange sie nicht modernisiert ist. Gegenwärtig bewegt sie sich selbst an ihrer Kapazitätsgrenze.

L'esperienza ha dimostrato che le deviazioni anche di una certa portata su strade nazionali ad una corsia incontrano il favore di un numero relativamente ridotto di utenti della strada — è quindi indispensabile un alleggerimento del traffico autostradale attraverso l'autostrada di Phyrn lungo la direttrice Sud-Est e la Ulm-Milano per il traffico con l'Italia. Tutto il traffico proveniente dal Nord della Germania e diretto verso l'Italia preferirà questa via che permette una sensibile riduzione dei tempi e quindi dei costi di trasporto. Tra Ulm e Monaco si avrebbe una abbreviazione del percorso di 100 km rispetto all'autostrada del Brennero, lo stesso con l'autostrada Ulm-Milano risulterebbe diminuito di 126 km rispetto alla attuale via attraverso il Brennero.

Il presupposto perché della nuova autostrada fruiscano non solo i turisti ma anche gli automezzi destinati al trasporto di merci è che la stessa non presenti delle pendenze perdute in numero troppo rilevante — questo significa soprattutto la necessità di prevedere un tunnel di base attraverso lo Stelvio che, del resto, non risulterebbe molto più alto del passo di Resia. Impensabile la rinuncia a prendere in considerazione gli interessi del traffico delle merci perché questo significherebbe snuotare eccessivamente il valore economico della strada.

La terza ragione del nostro interesse è connessa con il riassetto territoriale: finalmente, grazie a questa autostrada, l'Allgäu sarebbe collegato alla rete autostradale europea, verrebbe assicurato l'accesso alle zone periferiche del Tirolo Occidentale ed all'alto Vintschgaus nonché a quei tratti delle Alpi Lombarde che attualmente sono esclusi dalle grandi reti viatorie.

L'allacciamento alle infrastrutture di una circolazione sopraregionale rappresenta, in definitiva, il presupposto di base perché una zona a debole struttura economica possa svilupparsi. Studi scientifici sull'argomento permettono di valutare esattamente il significato di una autostrada per una tale crescita economica.

Una ricerca, effettuata nella Germania Settentrionale, nella Renania superiore e nella bassa Franconia ha dimostrato che la costruzione di un nuovo tratto di autostrada di ca. 50 km nello spazio di 8 anni comporta la creazione di 300 posti di lavoro all'anno nell'industria: nel periodo che segue il livello occupazionale decresce a 230 posti che però con il passare del tempo subiscono un ulteriore sensibile incremento.

Sulla base di tali considerazioni di natura economica e di tecnica dei trasporti a partire dal 1971, anno in cui l'allora presidente del governo regionale della Lombardia Bassetti diede l'avvio alla costruzione dell'autostrada Ulm-Milano, la Baviera si è seriamente impegnata perché il tratto tedesco venisse completato con la maggiore rapi-

Erfahrungsgemäß werden auch großräumige Umleitungen auf einbahnigen Bundesstraßen von relativ wenigen Verkehrsteilnehmern angenommen. Erforderlich ist also eine autobahnmäßige Entlastung. Dem entspräche für Süd-Ovest-Verkehre die Phyrn-Autobahn, für die Verkehre nach Italien dagegen die Autostraße Ulm-Mailand. Der aus Norddeutschland nach Italien zielende Verkehr wird diesen Verkehrsweg vorziehen, da er eine erhebliche Abkürzung und Reise- und Transportzeitersparnis bedeutet. Von München nach Ulm brächte er gegenüber der Brennerstrecke eine Verkürzung von etwa 100 km, und zwischen Ulm und Mailand wäre die Schnellstraße sogar um 126 km kürzer als der Weg über den Brenner.

Voraussetzung dafür, daß die Schnellstraße nicht nur von Touristen befahren, sondern auch vom Güterverkehr angenommen wird, ist aber, daß sie nicht zu viele verlorene Steigungen aufweist. Das bedeutet vor allem, daß am Stifser-Joch ein Bastsstunnel erforderlich ist, der nicht wesentlich höher als der Reschenpaß liegt. Ein Verzicht auf eine hinreichende Attraktivität für den Güterverkehr wäre kaum vertretbar, weil dann der volkswirtschaftliche Wert der Straße zu sehr gemindert würde.

Ein dritter Grund für unser Interesse betrifft die Raumordnung. Die Schnellstraße wird dem Allgäu endlich eine Anbindung ans europäische Autobahnnetz bringen. Sie wird aber auch der Erschließung der peripheren Gebiete Westtirols, des oberen Vintschgaus und von Teilen des gegenwärtig verkehrsunünstig gelegenen lombardischen Alpenraums dienen. Eine ausreichende Anbindung an die überregionale Verkehrsinfrastruktur ist schließlich Grundvoraussetzung für eine positive Entwicklung eines wirtschaftlich schwach strukturierten Raums. Was in dieser Hinsicht der Bau einer Autobahn vermag, läßt sich verkehrswissenschaftlichen Arbeiten entnehmen. So hat eine Untersuchung, die in Norddeutschland, im Oberrheingebiet und in Unterfranken durchgeführt worden ist, gezeigt, daß der Neubau eines Autobahnabschnittes von ca. 50 km Länge im Zeitraum von 8 Jahren die Schaffung von jährlich 300 zusätzlichen Industriearbeitsplätzen erwarten läßt. Dieser Wert vermindert sich zwar in der Folgezeit auf ca. 230 industrielle Arbeitsplätze jährlich. Im Lauf der Zeit ergeben sich daraus aber doch ganz beträchtliche zusätzliche Arbeitsplatzangebote.

Aus diesen verkehrlichen und wirtschaftlichen Erwägungen hat sich Bayern seit 1971, als der damalige Präsident der Regionalregierung der Lombardei, Herr Bassetti, den Anstoß für einen Bau der Schnellstraße Ulm-Mailand gab, mit Nachdruck dafür eingesetzt, daß der deutsche Anteil möglichst rasch erbracht wird. Ich kann mit Ge-

dità possibile. Posso constatare con soddisfazione che da allora molto si è fatto in territorio tedesco e che attualmente tra Ulm e Füssen si sta lavorando con il massimo impegno. Dal 1977 il tratto tra Kempten e Ulm è parzialmente percorribile su due corsie senza interruzioni. Per la costruzione della seconda corsia tra Memmingen e Kempten, inquadrata con grado di urgenza Ib nel piano delle priorità per l'ampliamento della rete stradale nazionale per lunghe distanze, possono ora essere utilizzati i fondi stanziati dal programma nazionale e regionale per futuri investimenti. Nel corso dell'anno prossimo sarà completata la seconda corsia nonché l'allacciamento alla autostrada Monaco-Stoccarda. A partire dal 1983 potrà essere aperto al traffico su due corsie l'intero tratto tra Ulm e Füssen.

Questa autostrada sarà ancora più valorizzata dal suo tempestivo prolungamento verso il Nord. Nella primavera di quest'anno è stato possibile dare il via alla costruzione del tratto di autostrada Ulm-Würzburg che sarà aperto al traffico a partire dal 1983. Il costo complessivo del tratto Würzburg-Ulm-confine nazionale di 280 km sarà di 1,7 miliardi di DM.

A partire dal 1983 sarà disponibile un'autostrada completa, a sezione trasversale regolamentare, lungo la direttrice Nord-Sud che partendo dalla Danimarca via Amburgo, Hannover, Würzburg raggiungerà Füssen ed il confine austriaco a Vilserberg. Sarà interesse non soltanto dei turisti o dei trasportatori ma anche dei governi austriaco ed italiano far sì che le correnti di traffico, che presumibilmente si presenteranno alle frontiere, vengano fatte fluire rapidamente e senza problemi su una rete viatoria ben sviluppata.

Nessun concreto piano di sviluppo è stato ancora messo a punto per il tratto di raccordo in territorio tedesco con la ferrovia dello Spluga; si aspetta la decisione della Confederazione Elvetica, sono però convinto che dopo l'avvio dei lavori sullo Spluga anche il tratto di competenza delle ferrovie federali verrà sensibilmente migliorato.

Una parola ancora sul problema dei finanziamenti: il ministro bavarese per l'economia ed i trasporti, il sig. Jaumann, ha già discusso le possibilità di un contributo finanziario per l'autostrada con i rappresentanti della CEE, i quali hanno definito il progetto di questa strada « da manuale » per la richiesta di intervento della Banca Europea di Investimento.

A Bruxelles si stanno attualmente elaborando le basi legali per il finanziamento e la programmazione a livello comunitario delle infrastrutture per il traffico. Sono all'esame del Consiglio della Comunità Europea proposte relative a:

— una decisione in merito alla introduzione di una procedura di consultazione ed alla crea-

nugtuung feststellen, daß seither auf deutscher Seite viel geschehen ist und daß gegenwärtig zwischen Ulm und Füssen mit vollem Einsatz gebaut wird. Von Kempten bis vor Ulm ist die Strecke seit 1977 teilweise zweibahnig durchgehend befahrbar. Für die zweite Fahrbahn zwischen Memmingen und Kempten, die im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in die Dringlichkeitsstufe Ib verwiesen ist, können nunmehr Mittel aus dem Programm des Bundes und der Länder für Zukunftsinvestitionen eingesetzt werden. Im kommenden Jahr wird hier die zweite Fahrbahn fertiggestellt und außerdem die Anbindung an die Autobahn München-Stuttgart erreicht werden. 1983 soll dann die Gesamtstrecke zwischen Ulm und Füssen dem Verkehr mit zwei Fahrbahnen zur Verfügung stehen.

Eine zusätzliche Aufwertung erhält diese Autobahn durch den vorzeitigen Weiterbau nach Norden. Im Frühjahr dieses Jahres konnten wir erreichen, daß der Autobahnabschnitt Ulm-Würzburg zum Bau freigegeben wird. Er wird gleichfalls 1983 dem Verkehr zur Verfügung stehen. Die Gesamtkosten der 280 km langen Autobahnstrecke Würzburg-Ulm-Landesgrenze werden bei 1,7 Mrd. DM liegen.

Ab 1983 wird somit eine voll ausgebaute Autobahn mit Regelquerschnitt 29 von Dänemark aus genau in Nord-Süd-Richtung über Hamburg, Hannover, Würzburg nach Füssen verlaufen und am Vilserberg die österreichische Grenze erreichen. Es liegt sicher im Interesse nicht nur des Wirtschaftsverkehrs, nicht nur der Touristen, sondern auch Österreichs und Italiens, daß die dann an der Landesgrenze zu erwartenden Verkehrsströme auf gut ausgebauten Straßen rasch und problemlos weitergeleitet werden können.

Für die Anfahrstrecken auf deutscher Seite zu einer Splügenbahn liegen noch keine konkreten Ausbaupläne vor. Alles wartet hier auf die Entscheidung in der Schweiz. Ich bin aber überzeugt, daß nach Baubeginn am Splügen auch die Strecken der Deutschen Bundesbahn entscheidend verbessert werden.

Noch ein Wort zur Finanzierung der Projekte: der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Herr Jaumann, hat bereits mit Vertretern der Europäischen Gemeinschaften über Finanzhilfen für die Schnellstraße gesprochen. Sie bezeichneten die Straße als ein geradezu klassisches Projekt, für das ein Engagement der Europäischen Investitionsbank in Betracht komme.

In Brüssel werden gegenwärtig die rechtlichen Grundlagen für eine gemeinschaftliche Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung erarbeitet. Dem Rat der Gemeinschaften liegen Vorschläge vor für:

zione di un comitato nel settore delle infrastrutture per il traffico;

- un regolamento di sostegno a quei progetti nel campo delle infrastrutture per il traffico che abbiano un significato comunitario.

Secondo la redazione attuale della proposta di regolamento sono però previsti dei finanziamenti esclusivamente nel caso in cui si debbano realizzare delle iniziative sul territorio di uno stato membro. Il governo regionale bavarese ha già presentato la richiesta che gli investimenti vengano estesi anche ai casi in cui possano servire al collegamento di due stati membri attraverso il territorio di un paese terzo.

Permettetemi di riassumere brevemente la posizione della Baviera. Per ragioni economiche, di politica regionale e dei trasporti la Baviera è particolarmente interessata alla costruzione dell'autostrada Ulm-Milano e partecipa alle riflessioni di natura economica e di politica dei trasporti sulla opportunità della creazione di una ferrovia dello Spluga.

Riteniamo indispensabile che la costruzione nella zona alpina del tratto intermedio mancante tra la rete tedesca e quella italiana a proseguimento della linea a volo d'uccello che scaturisce dalla Scandinavia debba essere approntato sollecitamente. Per questo è necessaria l'approvazione dei governi centrali di Roma e Vienna cui plaudiremmo con lo stesso entusiasmo con cui accoglieremo la decisione del governo federale Elvetico a favore della ferrovia dello Spluga.

Riteniamo indispensabile risolvere anche la questione del tracciato della autostrada nel suo tratto italiano onde elaborare il relativo piano dei finanziamenti da sottoporre alla Comunità Europea per chiarire il problema del co-finanziamento. Auguro a Voi ed a noi che il convegno odierno ci permetta di compiere un grosso passo in avanti in questa direzione.

— eine Entscheidung zur Einführung eines Beratungsverfahrens und zur Schaffung eines Ausschusses auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur und;

- eine Verordnung zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur.

Dabei sind nach der gegenwärtigen Fassung des Verordnungsvorschlags allerdings Finanzhilfen nur für den Fall vorgesehen, daß Maßnahmen auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates zu verwirklichen sind. Dazu hat die Bayerische Staatsregierung bereits die Forderung erhoben, auch Verkehrsinvestitionen einzubeziehen, die der Verbindung zweier EG-Mitgliedstaaten über EG-fremdes Gebiet dienen.

Lassen Sie mich die bayerische Stellungnahme so zusammenfassen:

Bayern ist aus wirtschaftlicher, regionalpolitischer und verkehrlicher Sicht am Bau der Schnellstraße Ulm-Mailand und aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Überlegungen am Bau einer Splügenbahn interessiert. Wir halten es für notwendig, daß das fehlende Mittelstück in den Alpen zwischen dem italienischen und dem deutschen Autobahnnetz in der geraden Fortführung der Vogelzuglinie aus Skandinavien möglichst bald erstellt wird. Das erfordert die Zustimmung der Zentralregierungen in Wien und Rom, die wir ebenso begrüßen würden wie eine Entscheidung der Schweizer Bundesregierung zugunsten der Splügenbahn. Für notwendig erachten wir es auch, daß die Trassenfrage für den italienischen Abschnitt der Schnellstraße als abgeschlossen betrachtet und daß dafür auch ein Finanzierungsplan aufgestellt wird, der geeignet ist, den Europäischen Gemeinschaften zur Klärung der Frage einer Mitfinanzierung vorgelegt zu werden. Wir wünschen Ihnen und uns, daß das heutige Symposium auf diesem Weg ein gutes Stück weiterführen möge.