



3003 Bern, 26. Oktober 1984



Herrn
Regierungsrat Dr. B. LARDI
Präsident des Ausschusses
für Verkehrsfragen der Ost-
schweizer Kantonsregierungen

7000 C h u r

Eisenbahnalpentransversale

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 25. September 1984. Wir sind mit Ihnen der Ansicht, dass eine vermehrte Verlagerung von Ferntransporten von der Strasse auf die Schiene zu einem Verkehrsanstieg unserer Alpenbahnen führen würde. Zur Zeit läuft die Entwicklung allerdings nach wie vor in umgekehrter Richtung. Der Anteil der Strasse am Fernverkehr Nordeuropa - Italien nahm in den letzten 10 Jahren von 33 auf 58 % zu, derjenige der Schiene von 67 auf 42 % ab.

Das heutige Transitverkehrsvolumen basiert auf unzureichenden Preisen sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse. Sie schlagen sich in den Fehlbeträgen der Rechnungen der Bahngesellschaften und in der Unterdeckung der Strassenkosten nieder. Nicht zu vernachlässigen sind des weitern die sozialen Kosten des Verkehrs. Mit andern Worten heisst das, dass der Alpen transit auf Schiene und Strasse subventioniert wird. Er wäre bei kostendeckenden Preisen höchstwahrscheinlich kleiner. Diese Tatsache gilt es insbesondere bei der Interpretation der Verkehrsprognosen - auch derjenigen der Arge Alp - im Auge zu behalten. Sie basieren auf dem bisherigen Verkehrsvolumen, ohne Berücksichtigung der Rentabilität der Beförderungsakte.

- pl/aa

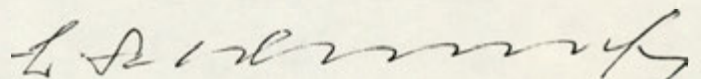
Erst eine wesentliche Verbesserung der Ertragslage im Transitverkehr würde den Bau neuer Alpentransversalen wirtschaftlich interessant machen. Voraussetzung hierfür wäre eine konzertierte Erhöhung der Beförderungspreise im gesamten Alpentransit, sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse. Würde nur die Bahn ihre Tarife anheben, so wäre unweigerlich eine noch grössere Verkehrsverlagerung auf die Strasse die Folge. Würden beide teurer, so wäre demgegenüber mit einer Reduktion des Verkehrswachstums zu rechnen.

Es kann nicht Aufgabe der Schweiz sein, mit grossem finanziellem Aufwand eine neue Alpenbahn zu bauen, solange keine Aussicht auf deren befriedigende Auslastung zu einigermaßen vertretbaren Beförderungspreisen besteht. In Anbetracht dieser Sachlage beschränken sich auch unsere Nachbarbahnen auf den Ausbau bestehender Transversalen, insbesondere des Mont-Cenis und der Verbindung Villach - Triest (Pontebbana). Zusammen mit dem BLS-Ausbau wird die Transitkapazität der Alpenbahnen auf diese Weise bis zum Jahre 2000 praktisch verdoppelt.

Der Bundesrat verfolgt die Verkehrspolitik der umliegenden Länder aufmerksam. Sollte sich dort die Lage zugunsten der Schiene entwickeln, so wird er nicht zögern, die nötigen Arbeiten im Hinblick auf den Bau einer weiteren Alpentransversale speditiv voranzutreiben. Heute wäre das allerdings kaum sehr sinnvoll, da bis zum Zeitpunkt, wo ein Baubeschluss aktuell wird, die Verhältnisse sowohl im Inland als auch im Ausland noch wesentlich ändern können.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Regierungsrat, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Schlumpf



JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DER REGIERUNGSRAT

GS EVED

- 1. Okt. 1984

Nr.

Von GS

Chur, 25. September 1984 LA/b

Herrn
Bundespräsident
Dr. Leon Schlumpf
Vorsteher des Eidg. Verkehrs-
und Energiewirtschaftsdeparte-
mentes
Bundeshaus Nord

3003 B e r n

Eisenbahnalpentransversale

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,

Als Nachfolger von Herrn alt-Regierungsrat Willi Herrmann im Präsidium des ständigen Ausschusses für Verkehrsfragen der sieben Ostschweizer Kantonsregierungen habe ich kompetenzhalber den Brief erhalten, den Sie als Antwort auf das Schreiben meines Vorgängers am 24. August 1984 an seine Privatadresse zu-
kommen liessen.

Als neuer Präsident des Verkehrsausschusses ist es mir daran gelegen, auftragsgemäss die bisherige Zielsetzung weiter zu verfolgen und vor allem auch mit Ihnen und Ihrem Departement das Gespräch in dieser für die Ostschweiz wichtigen Angelegenheit weiterzuführen.

Gerade die Entwicklung der letzten Zeit in den Gütertransitfragen sowohl im Eidgenössischen Parlament wie in der benachbarten Republik Oesterreich (ich denke hier an den Plan Lausegger über die Errichtung von Transitkorridoren) weisen doch auf eine grosse Aktualität des Problems hin. Dazu kommen die immer gewichtiger werdenden Aspekte des Umweltschutzes und in einem gewissen Sinne die Ueberlegungen im Zusammenhang mit dem Konzept der "Bahn 2000".

BAV
- 2. Okt. 1984
U
S 012.H
Verteiler
B
M
J
I
pv
pl
wf
ra
re
kt
ta
sk
it
ba
zf
as
sb
be
Fk

Falls insbesondere die Weitstreckentransporte zwischen Nord-europa und Italien inskünftig vermehrt auf der Schiene erfolgen werden, ist anzunehmen, dass die Verlader den teuren Umweg über Oesterreich nicht mehr länger in Kauf zu nehmen gewillt sein werden. Entsprechend werden der Druck an der Nord- und Südgrenze unseres Landes zunehmen und die Tonnage auf den schweizerischen Alpenübergängen steigen. Entsprechend früher als bisher angenommen werden dann aber auch die vorhandenen Kapazitäten ausgelastet sein.

Es ist mir bewusst, dass ich Ihnen damit nichts Neues berichte und dass Sie diese Entwicklung besser als ich kennen. Sie schreiben ja auch in Ihrem Brief an Herrn Willi Herrmann, dass die Entwicklung im Alpen transit laufend von Ihrer Seite verfolgt und im Rahmen Ihrer regelmässigen Kontakte mit den Verkehrsministern der Nachbarstaaten diskutiert wird. Ich will natürlich nicht verheimlichen, dass wir es sehr begrüessen würden, wenn die Initiative zu einer intensiven und zielgerichteten Verhandlungsführung mit den zuständigen Stellen in Bonn, Wien und Rom von Ihrer Seite ausgehen würde, damit verbindliche Stellungnahmen vorliegen, wenn Entscheide in bezug auf die Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur für die Bewältigung des künftig zusätzlich anfallenden alpenquerenden Verkehrs gefällt werden müssen.

Ich gehe mit Ihnen einig, dass der Zeitpunkt für den Entscheid heute noch nicht reif ist. Verschiedene Studien und vor allem die Studie der Arge Alp, die Ihnen mein Vorgänger im Präsidium des ständigen Ausschusses für Verkehrsfragen der Ostschweizer Kantonsregierungen zukommen liess, legen aber den Schluss nahe, dass der Zeitpunkt für den Entscheid nicht in allzu weiter Ferne liegen wird. Es wird deshalb eines der Hauptanliegen des Verkehrsausschusses bleiben, diese mehr oder weniger lange Zeitspanne bis zum Entscheid so gut wie möglich zu nutzen. Dazu gehört die von der Gleichbehandlung her gebotene Aufarbeitung der Projektierung

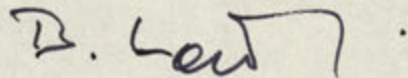
der Splügenbahnlinie auf schweizerischem Gebiet auf den gleichen Stand wie die Projektierung der Gotthardbasislinie.

Empfangen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, die Versicherung meiner

vorzüglichen Hochachtung

Ausschuss für Verkehrsfragen
der Ostschweizer Kantonsregierungen

Der Präsident:



Dr. B. Lardi, Regierungsrat

Kopie z.K. an:

Mitglieder des Verkehrsaus-
schusses der Ostschweizer
Kantonsregierungen