



012.4 pl

3003 Bern, 24. August 1984



Herrn  
Willy H e r r m a n n  
alt Regierungsrat  
Dufourstrasse 105

9000 S t. G a l l e n

Eisenbahnalpentransversalen

Sehr geehrter Herr Herrmann

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 26. Juni 1984 und die beigelegten Dokumente der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer.

Die Studie Zierl/Airoli/Faggiano über die Realisierbarkeit einer neuen Eisenbahnalpentransversale basiert weitgehend auf denselben Zahlengrundlagen wie der Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983. Wesentliche Unterschiede ergeben sich jedoch bei den Verkehrsprognosen und bei der Berücksichtigung der durch die Westalpen führenden Fernverkehrsrouten. Der Bericht des Bundesrates beruht auf den Prognosemodellen des St. Galler Zentrums für Zukunftsforschung (SGZZ). Dieses hat die Verkehrsströme sowohl nach Warenarten als auch nach Quell- und Zielregionen untersucht und aufgrund der prognostizierten Wirtschaftsentwicklung Vorhersagerechnungen für die Transitgüterströme erstellt, wobei jeweils drei verschiedene Ansätze verfolgt und anschliessend einer Konsistenzprüfung unterzogen wurden. Die dermassen ermittelten Resultate wurden schliesslich mit den Ergebnissen anderer Untersuchungen verglichen.

Wir sind uns der grossen Unsicherheiten bewusst, die mit sich über Jahrzehnte erstreckenden Voraussagen verbunden sind. Weit grösser scheinen allerdings die mit keinem Prognosemodell in den Griff zu bekommenden politischen Unsicherheiten zu sein.

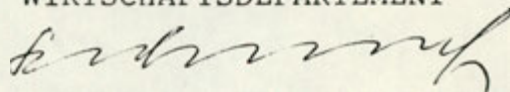
Trotz beachtlicher Anstrengungen zur Förderung des Schienenverkehrs läuft der Trend im Alpentransit zur Zeit eindeutig in Richtung Strasse und zwar zu Beförderungspreisen, die gesamtwirtschaftlich betrachtet nicht kostendeckend sind. Infrastrukturausbauten allein können diesen Trend nicht umkehren. Es braucht hiezu verkehrspolitische Massnahmen nicht nur in der Schweiz, sondern vor allem auch in unsern Nachbarländern. Auf diesem Gebiet ist einiges im Fluss. Es wäre jedoch verfrüht, bereits heute Folgerungen zu ziehen. In näherer Zukunft wird es in erster Linie darum gehen müssen, die auf der Achse Bern - Mailand im Entstehen begriffene zusätzliche Kapazität auf wirtschaftlich vertretbare Art zu nutzen. Das bedingt einerseits die Behebung der Engpässe zwischen unserer Nordgrenze und dem Raum Bern und andererseits eine Verbesserung der Ertragsituation im Transitgüterverkehr.

Der Beschluss des Bundesrates vom 14. März 1983 bedeutet mitnichten, dass wir nun für einige Jahre die Hände in den Schoss legen. Vielmehr wird die Entwicklung im Alpentransit laufend aufmerksam verfolgt und im Rahmen unserer regelmässigen Kontakte mit den Verkehrsministern der Nachbarstaaten diskutiert. Sollte sich eine Aenderung der verkehrspolitischen Grosswetterlage abzeichnen, so sind wir durchaus willens, die sich für unser Land daraus ergebenden Folgerungen zu ziehen und die nötigen Schritte in die Wege zu leiten. In diesem Sinne werden auch die zwei Dokumente der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer von unseren Spezialisten ausgewertet.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

*Kopie an Volkswirtschaftsdepartement SG gesandt. Jo*

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Schlumpf



wirtschaftliche Entwicklung und ein Wachstum des Verkehrs, wie sie in verschiedenen Ländern Europas verwendet werden: Bis zum Jahr 2000 wird mit einer durchschnittlichen Zunahme des Bruttoinlandproduktes im Gebiet der EG von 2,5 Prozent pro Jahr gerechnet. Der transalpine Güterverkehr seinerseits wird im gleichen Zeitraum zwischen 3 und 3,5 Prozent pro Jahr ansteigen.

Im schweizerisch-österreichischen Alpenraum werden die verfügbaren, bis zum Jahr 2000 voll ausgebauten Kapazitäten auf Schiene und Strasse dannzumal rund 70 Millionen Tonnen betragen. Selbst bei einem geringen Wachstum des Güterverkehrs von 2 Prozent pro Jahr werden diese Kapazitäten etwa im Jahr 2005 voll ausgelastet sein, so dass ab diesem Zeitpunkt für den künftig anfallenden Transitverkehr zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stehen müssen. Dass diese Kapazitäten bei den Eisenbahnen und nicht in Form eines Ausbaus des Fernstrassennetzes zu schaffen sind, wird sich insbesondere aus umwelt- und energiepolitischen Gründen je länger je mehr aufdrängen.

Aus dem Bericht der Arge Alp geht unter anderem weiter hervor, dass für einen Grossteil der alpenquerenden Verkehre der kürzeste Weg über die Splügenachse führt. Der Bahnbetrieb könnte schon bald nach dem Bau der Basislinie zwischen Chur und Chiavenna/Lecco sowie geringfügiger Ergänzungen der Infrastruktur bei den vorhandenen, derzeit im allgemeinen schlecht ausgelasteten, künftigen Zufahrtslinien im Norden wie im Süden der Alpen aufgenommen werden. In einer folgenden Phase müssten allfällig auftretende Engpässe der Nachfrageentwicklung entsprechend durch punktuelle Ausbaumassnahmen beseitigt werden.

Auf der Grundlage dieser Studie der Verkehrskommission fordern die Regierungschefs der Arge Alp-Mitgliedländer zwischen Bayern und der Lombardei und zwischen Salzburg und den Ostschweizer Kantonen Graubünden und St. Gallen "mit Nachdruck die unverzügliche Realisierung der Splügenbahn". Ueberdies verlangen sie eine sofortige Ergänzung der für einen Baubeschluss notwendigen Projektunterlagen (vgl. Beschlussantrag Nr. 6 in der beigelegten Arbeitsunterlage der Kommission I "Verkehr", S. 15).

Wir sind Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das Ergebnis der umfassenden und international abgestützten Studie über die Realisierbarkeit einer neuen Eisenbahnalpentransversale "Splügen" bei Ihren künftigen Entscheidungen und Ausführungen zu Fragen in diesem Zusammenhang berücksichtigen. Mögen die Beschlüsse der Regierungschefs der Mitgliedländer der Arge Alp vom 15. Juni 1984 darüber hinaus wegberreitend sein für diejenigen Gespräche mit den Verkehrsministern Italiens, Oesterreichs und der Bundesrepublik Deutschland, welche auch anlässlich der Behandlung des bundesrätlichen Alpentransversalenberichts am 4. Mai 1984 im Nationalrat von Fraktionssprechern und Einzelrednern aus den verschiedenen Landesteilen verlangt wurden und Bestandteil eines von Nationalrat Prof. Dr. Hans Schmid, St. Gallen, während der ausserordentlichen Mai-Session eingereichten Postulats sind.

Für Ihr Verständnis danken wir Ihnen aufrichtig.

Empfangen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, den Ausdruck unserer vorzüglichen Wertschätzung.

Ausschuss für Verkehrsfragen  
der Ostschweizer Kantonsregierungen  
Der Präsident:



W. Herrmann, Regierungsrat

Beilagen erwähnt