



**Amt für Verkehr**  
**Office des transports**  
**Ufficio dei trasporti**

☎ 031 - 61 11 11

3003 Bern, 28. Januar 1974

Herrn Bundesrat Ritschard

Ausbau Eisenbahn-Alpentransversalen  
Motion Nationalrat Schmid

Herr Bundesrat,

1. NR Schmid hat am 20. September 1973 folgende Motion eingereicht:

"Der Bundesrat wird beauftragt, vor der Beschlussfassung über ein Alpen-transversalenkonzept für das Gotthardprojekt und das Projekt einer Ost-alpenbahn Kosten-Nutzenanalysen durchführen zu lassen und gestützt darauf die Variantenwahl zu treffen." (106 Mitunterzeichner, ähnlich lautendes Postulat von NR Jäger, 5 Mitunterzeichner).

In der schriftlichen Begründung wies NR Schmid darauf hin, dass die Priorität des Ausbaus der BLS auf Doppelspur unbestritten sei. Für die Wahl zwischen Gotthardbasislinie und Ostalpenbahn sei jedoch eine Kosten-Nutzen-analyse (KNA) und ein Ostalpenbahndetailprojekt unerlässlich.

Die Beantwortung der Motion Schmid ist für die Frühjahrs-session vorgesehen.

2. Gegen die Motion Schmid spricht der Umstand, dass der Schlussbericht der "Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen" (KEA) bereits eine Art Kosten-Nutzenanalyse darstellt, deren Ergebnisse jedoch offensichtlich bereits wieder vergessen sind (alle Parlamentarier erhielten den Schlussbericht mit Dokumentationsband). Der Bericht enthält u.a.:

- generelle Projekte für sämtliche in die Kommissionsarbeiten einbezogenen Varianten;
- umfassende bahnbetriebliche Studie;

- betriebswirtschaftliche Vergleiche;
- regionalwirtschaftliche Auswirkungen (für die Ostalpenbahn durch Fachinstitute der Hochschule St. Gallen untersucht);
- gesamtschweizerische volkswirtschaftliche Ersparnisse;
- umfassende Verkehrsprognosen;
- militärische Aspekte;
- landesplanerische Aspekte;
- Arbeitskräftebedarf;
- Verkehrspolitik der angrenzenden Staaten (Konsultationen auf Fachminister- und Regierungsebene);
- neuste technische Entwicklungen (Transas-Studie), usw.

Es ist schwer zu sehen, welche zusätzlichen Aspekte die von NR Schmid verlangte KNA noch berücksichtigen soll.

3. Eine klassische Kosten-Nutzenanalyse, die etwas aussagen soll, muss möglichst alle Kosten und Nutzen mit ihrem heutigen Wert beziffern. Also ist sie nur brauchbar für Projekte, die man klar überblicken kann (z.B. einen Brückenbau). Beim Transit handelt es sich typisch um ein Problem mit höchst unsicheren Prämissen. Es lässt sich weder geographisch noch zeitlich abgrenzen; die Politik verschiedener Staaten spielt hinein, die wirtschaftlichen Zusammenhänge und Konsequenzen lassen sich nur sehr grob schätzen. Will man trotzdem eine reine KNA versuchen, ist man für sehr viele grundlegende Fakten auf reine Annahmen angewiesen und begibt sich damit auf das Gebiet der Spekulation. Dass eine solche Arbeit je nach Standort des Betrachters ausserordentlich scharf angegriffen werden kann, liegt auf der Hand. Sie hilft also nicht weiter. Es geht um einen politischen Entscheid, für den alle Elemente schon bereitliegen.
4. Die Annahme der Motion Schmid würde die Weiterbehandlung der Alpentransversalenfrage sehr verzögern. Allein die gewünschte Detailprojektierung würde 2-3 Jahre beanspruchen und Kosten von 3-5 Mio Fr. verursachen.

5. Angesichts dieser Auswirkungen einer Annahme der Motion hat das EVED am 12. November 1973 den Regierungen der Ostschweizerkantone mitgeteilt, dass es vor Behandlung der Motion im Parlament gerne folgende Punkte mit ihnen bespräche:

- Orientierung über den Stand der Arbeiten;
- Bedeutung und Auswirkung der Motion Schmid;
- Schaffung einer Koordinationsgruppe für Fragen einer Ostalpenbahn;

Diese Besprechung kann aber auch nach der Beantwortung der Motion Schmid abgehalten werden. Man müsste dann in der Beantwortung der Motion darauf hinweisen, dass wir bereit sind, wichtige Fragen mit den Ostschweizerkantonen zu behandeln.

6. Die Umwandlung der Motion in ein Postulat würde das weitere Vorgehen erleichtern:

- Nachdem auch NR Schmid die Priorität des Ausbaus der BLS auf Doppelspur anerkennt, stünde einer Botschaft über den Ausbau der BLS nichts mehr im Wege (Bestellung der Kommissionen in der Sommersession 1974);
- in dieser Botschaft soll den Eidg. Räten das vom Bundesrat verfolgte Alpentransversalenkonzept dargelegt werden;
- bei der Umwandlung der Motion in ein Postulat könnte NR Schmid zugesichert werden, dass die wesentlichen Elemente des KEA-Berichtes auf den neusten Stand gebracht werden;
- ohne ein eigentliches Detailprojekt zu erarbeiten (nicht notwendig, da für den Grundsatzentscheid Kostengrößenordnungen genügen) könnten die technischen Angaben über eine Splügenbahn auf einen mit dem Gotthardprojekt vergleichbaren Planungsstand gebracht werden;
- nach Abschluss dieser Arbeiten, d.h. frühestens nach einem Jahr, hätten die Eidg. Räte alsdann auf Grund einer weiteren Botschaft die Wahl zwischen Gotthardbasistunnel und Ostalpenbahn zu treffen, wobei die inzwischen à jour gebrachten KEA-Unterlagen zu berücksichtigen wären;

- NR Schmid könnte die Schaffung der erwähnten Koordinationsgruppe für die Fragen einer Ostalpenbahn zugesichert werden.

EIDG. AMT FUER VERKEHR

Peter Töubel

Beilagen

Motion Schmid mit  
schriftlicher Begründung

226. (11770) M Schmid-St. Gallen – Alpen transversalen.  
Kosten-Nutzen-Analysen (20. September 1973)

Der Bundesrat wird beauftragt, vor der Beschlussfassung über ein Alpen transversalen-Konzept für das Gotthardprojekt und das Projekt einer Ostalpenbahn Kosten-Nutzen-Analysen durchführen zu lassen und gestützt darauf die Variantenwahl zu treffen.

*Mitunterzeichner:* Akeret, Allgöwer, Augsburg, Baechtold-Lausanne, Barras, Baumann, Baumberger, Baumgartner, Binder, Bircher, Birrer, Blatti, Bommer, Bonnard, Bretscher, Brosi, Bussey, Canonica, Cantieni, Cavely, Chavanne, Chevallaz, Copt, Degen, Diethelm, Dürr, Duvanel, Eibel, Eisenring, Eng, Felber, Fischer-Weinfeld, Fischer-Bern, Flubacher, Fontanet, Frey, Ganz, Gautier, Grolimund, Grünig, Gugerli, Hagmann, Haller, Hayoz, Hofer-Flawil, Jaeger-St. Gallen, Junod, Kaufmann, Keller, Ketterer, Kloter, Kohler Raoul, Koller Arnold, König-Bern, Künzi, Lang, Leutenegger, Martin, Meizoz, Meyer Helen, Muff, Mugny, Müller-Balsthal, Müller-Bern, Nanchen, Nauer, Nef, Oehen, Oehler, Primborgne, Rasser, Reiniger, Renschler, Ribi, Richter, Riesen, Rothen, Rüttimann, Sahlfeld, Salzmann, Sauser, Schalcher, Schlumpf, Schuler, Schwendinger, Spreng, Stadler, Staehelin, Suter, Tanner-Zürich, Tanner-Thurgau, Thalman, Thévoz, Trottmann, Tschäppät, Tschumi, Uchtenhagen, Ueltschi, Vollenweider, Waldvogel, Weber-Arbon, Welter, Wilhelm, Wüthrich, Wyer, Zwygart. (106)

226. (11770) M Schmid-St-Gall – Voies transalpines.  
Analyses coût-bénéfice (20 septembre 1973)

Le Conseil fédéral est chargé, avant toute décision relative à la conception des voies transalpines, de faire exécuter des analyses coût/bénéfice en ce qui concerne le projet du Saint-Gothard et celui d'un chemin de fer franchissant les Alpes orientales. Il devra ensuite, en se fondant sur les résultats de ces études, arrêter son choix entre ces projets.

*Cosignataires:* Akeret, Allgöwer, Augsburg, Baechtold-Lausanne, Barras, Baumann, Baumberger, Baumgartner, Binder, Bircher, Birrer, Blatti, Bommer, Bonnard, Bretscher, Brosi, Bussey, Canonica, Cantieni, Cavely, Chavanne, Chevallaz, Copt, Degen, Diethelm, Dürr, Duvanel, Eibel, Eisenring, Eng, Felber, Fischer-Weinfeld, Fischer-Berne, Flubacher, Fontanet, Frey, Ganz, Gautier, Grolimund, Grünig, Gugerli, Hagmann, Haller, Hayoz, Hofer-Flawil, Jaeger-Saint-Gall, Junod, Kaufmann, Keller, Ketterer, Kloter, Kohler Raoul, Koller Arnold, König-Berne, Künzi, Lang, Leutenegger, Martin, Meizoz, Meyer Helen, Muff, Mugny, Müller-Balsthal, Müller-Berne, Nanchen, Nauer, Nef, Oehen, Oehler, Primborgne, Rasser, Reiniger, Renschler, Ribi, Richter, Riesen, Rothen, Rüttimann, Sahlfeld, Salzmann, Sauser, Schalcher, Schlumpf, Schuler, Schwendinger, Spreng, Stadler, Staehelin, Suter, Tanner-Zürich, Tanner-Thurgovie, Thalman, Thévoz, Trottmann, Tschäppät, Tschumi, Uchtenhagen, Ueltschi, Vollenweider, Waldvogel, Weber-Arbon, Welter, Wilhelm, Wüthrich, Wyer, Zwygart. (106)

11. 270

Motion Schmid - St. Gallen (20. 9. 1973)

Alpentransversalen. Kosten - Nutzen - Analysen

Begründung

Dem Vernehmen nach soll der Bundesrat demnächst ein Alpentransversalen Konzept beschliessen. Unbestritten ist die Priorität des Ausbaus der Bern - Lötschberg - Simplon - Linie. Noch offen ist dagegen die Frage, ob die Kapazität der Gotthardlinie durch den Bau eines neuen Tunnels vergrössert werden soll oder ob eine Ostalpenbahn zu erstellen ist. Eine unumgängliche Voraussetzung der Beschlussfassung sind aber genaue und vergleichbare Kosten - Nutzen - Analysen beider Projekte. Das setzt eine Detailprojektierung nicht nur der Gotthard~~linie~~variante, sondern auch der Ostalpenbahn voraus. Nur so lassen sich die vom Amt für Verkehr des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes in Aussicht gestellten Kosten - Nutzen - Analysen überhaupt vornehmen.

Auf den ersten Blick spricht zwar unter Kosten - Nutzen - Gesichtspunkten vieles für das Gotthardprojekt. Berücksichtigt man jedoch den Umstand, dass bei diesem Projekt nicht bloss ein neuer Tunnel zu bauen ist, sondern auch die Zufahrtslinien (von Basel und von Chiasso) dem neuen Leistungsniveau anzupassen sind, und dass die Kosten dieses Ausbaus auf 1,7 Milliarden Franken geschätzt werden, so ist der Entscheid durchaus offen. Ferner ist zu beachten, dass in Deutschland derzeit das Projekt einer Schnellbahn Hamburg - München geprüft wird, deren verkehrswirtschaftlich optimale Fortsetzung die Ostalpenbahn ~~wäre~~ wäre. Zudem bezweifeln selbst Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen, dass die Realisierung des Gotthardprojektes jemals kosten-deckend sein wird. Dies verdeutlicht, dass die Variantenwahl erst getroffen werden kann, wenn die Projekte so weit ausgearbeitet sind, dass sie kostenmässig miteinander verglichen werden können. Dieser Vergleich soll durch ~~eine~~ umfassende Kosten - Nutzen - Analysen erfolgen. Nur so ist ein Entscheid auf rationaler Grundlage in dieser unstrittenen Angelegenheit möglich.

19.9.1973