

*vgl. AS*  
*27.5.91 9.30 Uhr*

**ARBEITSGRUPPE ANSCHLUESSE OSTSCHWEIZ**

Protokoll der Sitzung  
vom 26. Februar 1991, 13.30 Uhr in Bern

**Teilnehmer:**

BAV

HH. Fagagnini (Vorsitz)  
Vogel  
Hofmann

GD SBB

Widmer  
Honegger (Kreis II)

Kanton St. Gallen

Heuberger

Kanton Graubünden

Fasciati

Kanton Thurgau

Müller

INFRAS

Mauch  
Amacker

**entschuldigt:**

Kanton Glarus

Rhyner

SBB (Kreis III)

Giger

---

**1. Mitteilungen**

H. Fagagnini orientiert über die Arbeiten der NR-Kommission  
"Alpentransit".

Die Kommission folgte weitgehend den Anträgen des Bundesrates  
und stimmte den drei Bundesbeschlüssen mit grosser Mehrheit  
zu.

Sie erweiterte den Planungssperimeter am Gotthard und Lötschberg.

Der Gesamtkredit von 10,1 Mia Franken wurde auf 14,0 Mia Franken erhöht (1,65 Mia Franken für aufgelaufene Teuerung, 2,15 Mia Franken Reserve für Mehraufwendungen, die sich aus der Erweiterung des Planungssperimeters ergeben könnten). Ein Betrag von 50 Mio Franken wurde zur Planung der Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie beschlossen.

Anliegen des Kantons Graubünden: Sie stiessen in der Kommission auf Verständnis. Eine Option Graubünden ist vorgesehen. Die bündnerischen Anliegen können aber nicht direkt in die Vorlage eingebaut werden. Ausdrücklich wurde erwähnt, dass der Strassenausbau nicht in einen Beschluss passt, der den Ausbau des Schienennetzes zum Ziel hat.

Die Begehren der Ostschweiz wurden von der Kommission unterstützt. Der Bundesrat ist verpflichtet, eine Zusatzbotschaft vorzulegen.

NR Kühne vertrat <sup>t</sup> die Auffassung, die in der Studie EFW/Prognos enthaltenen Zahlen für den Güterverkehr seien 16 mal zu klein und verwies dabei auf die Ergebnisse neuerer Studien.

H. Vogel: Bei den neueren Studien handelt es sich offenbar um die Expertise Heimerl (1989) sowie um eine im Auftrag des Landes Baden-Württemberg ausgearbeitete, noch nicht veröffentlichte Studie von H. Zierl. Darin wird das Güterverkehrsaufkommen BRD - Nordostschweiz - Italien angeblich auf 8 Mio Tonnen veranschlagt. Die Expertise soll sich auf italienische Berichte stützen, die uns nicht bekannt sind. Die Ergebnisse der Studie Heimerl (4,9 Mio Tonnen Güterverkehr) sind leicht widerlegbar.

H. Fagagnini: Die Grundannahmen der Studie FEW/Prognos sind richtig. Sobald die Studie "Zierl" verfügbar ist, werden wir sie anschauen. Jede Verbesserung der Unterlagen kann unseren Arbeiten nützen. Es stellt sich aber die Frage, ob sich der Zeitaufwand für eine Diskussion des Zahlenmaterials lohnt. Wichtig ist, dass wir in der Substanz weiterkommen.

H. Fasciati und H. Heuberger: Die Veröffentlichung der Expertise "Zierl" hat sich verzögert. Sollte sich das Angebot des Bundes zu stark auf die pessimistische Verkehrsprognose FEW/Prognos abstützen, so müssen wir uns vorbehalten, auf die Studie zurückzukommen. Der Faktor 16 ist erklärungsbedürftig.

## 2. Stand der Arbeiten zur Zweckmässigkeitsprüfung

Die Vertreter der Infrac erläutern in eingehenden Referaten den Stand der Arbeiten.

H. Mauch: Der Auftrag der Infrac umfasst die Durchführung einer Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP) und eines Umweltverträglichkeitsberichtes 1. Stufe (UVP) für Zufahrten aus der Ostschweiz zur Gotthard-Basislinie. Ziel der Zweckmässigkeitsprüfung:

- Input für Zusatzbotschaft: Beurteilung der Zusatzinvestitionen,
  - Vorbereiten der Entscheidungsgrundlagen.
- Beurteilungsgegenstand: Ausbau der Zufahrten Ost-CH zu AlpTransit,
  - aus heutiger Sicht bestmögliche Varianten.
- AlpTransit ist im Ausgangszustand zugrundegelegt,
  - zusätzliche Kosten und zusätzliche Nutzen sind relevant.
- Inputstudien:
  - Varianten, Kosten (Balestra),
  - G-Verkehrsnachfrage Ostschweizer Kantone (FEW/Prognos).

Wichtigste Beurteilungskriterien ZMP-Anschluss Ostschweiz:

- Verkehrsbedürfnisse Ostschweiz,
- Wirtschaftlichkeit,
- Umwelt,
- Regionalwirtschaft,
- Risiken, Handlungsspielräume, Etappierbarkeit,
- Finanzierbarkeit.

H. Amacker erläutert den Stand der Arbeiten in folgenden Punkten (gemäss beiliegenden Folien):

- Referenzzustand,
- Varianten gemäss Bericht Balestra,
- Infrastrukturkosten der Varianten,
- Reisezeiten im Personenverkehr,
- Verkehrsnachfrage Personenverkehr Schiene,
- Mögliche Angebote Personenverkehr,
- Problembereiche Güterzug-Zulauf.

Die Etappierbarkeit einzelner Varianten wird dargestellt.

H. Fagagnini weist darauf hin, dass erste Ergebnisse der Prognos-Studie über den Reiseverkehr im April zu erwarten sind. Die Etappierbarkeit der in Aussicht zu nehmenden Variante spielt eine sehr wichtige Rolle. Ein dritter Basistunnel darf nicht in die Diskussion gelangen.

H. Müller: Die Ostschweiz wird von den SBB investitionsmässig ganz allgemein benachteiligt. Sie verweisen jeweils auf den Investitionsplafonds.

H. Honegger: Die skizzierten etappierbaren Lösungen sind in bahntechnischer und bahnbetrieblicher Hinsicht deutlich schwächer als die Uetliberg-Varianten. Die Art der Investitionen im Kreis III ist zum Teil historisch begründet. Wegen schlechter Bauausführung in der Gründerzeit muss heute viel mehr in die Erneuerung investiert werden als in den anderen Kreisen.

H. Fagagnini erläutert den Zweck des grosszügig bemessenen SBB-Investitionsplafonds. Die SBB müssen als Unternehmung die entsprechenden Schwerpunkte setzen und nötigenfalls ihre Prioritäten aufzeigen. In das Anschlussprogramm Ostschweiz dürfen normale Erneuerungsinvestitionen der SBB nicht einbezogen werden. Die für das Rheintal vorgesehenen Investitionen stimmen mit dem Projekt Balestra offensichtlich nicht überein.

H. Heuberger erkundigt sich nach der Zulaufstrecke Friedrichshafen-Lindau. Die reduzierten Investitionen in die Rheintalstrecke bedürfen einer genauen Erläuterung.

H. Widmer weist darauf hin, dass die Investitionen für BAHN 2000 im Rheintalprojekt Balestra enthalten sind.

H. Amacker betont, dass aus jeder Variante das bestmögliche gemacht wird. Die Strecke Friedrichshafen-Lindau ist wegen Spitzkehre und Einspur nur beschränkt leistungsfähig. Der vorgesehene Ausbau Rheintalstrecke berücksichtigt die Verkehrsprognosen. Eine sorgfältige Verknüpfung mit den Ausbauprojekten BAHN 2000 ist unerlässlich.

H. Fagagnini hält fest, dass das von Infrac dargelegte Vorgehen grundsätzlich nicht beanstandet wird. Die erhobenen Einwände sind bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.

### 3. Zu diskutierende Elemente der Zusatzbotschaft Ostschweiz

H. Fagagnini: Als Bestandteil der Zusatzbotschaft kommen in Frage:

- Realisierung einer Variante gemäss Machbarkeitsstudie Balestra, unter besonderer Berücksichtigung einer Kombinationslösung im Hinblick auf die Etappierbarkeit. In einer 1. Etappe könnte z.B. ein Hirzeltunnel und ein Teilstück des Zimmerbergtunnels realisiert werden (Investitionen ca. 500 Mio Franken).
- Rheintallinie: Ausbau gemäss BAHN 2000 oder durchgehende Doppelspur.
- SOB/BT: Es ist abzuklären, welche Vorhaben der umfangreichen Investitionsprogramme in eine Zusatzbotschaft einbezogen werden könnten.
- Option Graubünden:
  - . Eine Kombination Mini-Ypsilon gemäss Vorschlag Cavelti mit einzelnen Varianten gemäss Studie Balestra lehnt das BAV ab.
  - . Strassenbau: Bei Realisierung des Schachtkonzeptes der Botschaft steht der Ausbau der Strasse nach dem Bündner Oberland in Kausalzusammenhang mit dem Alpentransitbeschluss, ebenso der wintersichere Ausbau der Lukmanierstrasse.
  - . Für Investitionsprogramme der RhB steht der Rahmenkredit VIII im Vordergrund.
  - . Tarifannäherung: Gegenwärtig wird eine Aenderung des EBG und des Tarifannäherungsbeschlusses geprüft. Entweder werden die grössten Willkürlichkeiten ausgemerzt oder der

Beschluss wird aufgehoben unter Wahrung des Besitzstandes der Bahnunternehmungen über die Defizitdeckung. Die heutige Regelung der Tarifannäherung kann kaum verewigt werden.

H. Fasciati erinnert daran, dass bei Beginn der Arbeiten der Behördendelegation für die Anliegen der Ostschweiz ein Betrag von 4 Mia Franken genannt wurde. Will der Bund nur wenige hundert Mio Franken dafür ausgeben, so stehen harte Auseinandersetzungen bevor.

Wir bestreiten, dass die Lösung Cavelty eine Alternative zu den Varianten Balestra darstellt. Ein Vertikalschacht wird in einen Horizontalschacht umfunktioniert.

Würde der Bau einer ganzen Variante beschlossen, so dass sich die Etappierung nur auf die Mittelfreigabe bezieht?

Die Bewertung der einzelnen Varianten durch Balestra war nicht Gegenstand des Auftrags.

Das Alpentransitkonzept bedingt in Graubünden auch bahnseitig Investitionen. Wir kennen das Schachtkonzept nicht. Einschränkungen infolge Mehrverkehr auf dem Netz der RhB wären jedoch nicht zulässig. Die Eingabe der RhB zum VIII. Rahmenkredit deckt bei weitem nicht alle Investitionsvorhaben. Die Bündner Regierung wird an den Begehren bezüglich Tarifannäherung festhalten. Eine Absichtserklärung des Bundesrates ist erforderlich.

H. Müller: Wichtig ist, dass überhaupt investiert wird, in:

- Anschluss Ostschweiz an Gotthardbasislinie,
- Verbesserung der Anschlüsse Ostschweiz an BRD und Oesterreich.

H. Widmer: Die Behördendelegation sollte dem Bundesrat Verhandlungen betreffend den Ausbau der Linien nach Stuttgart und München beantragen.

H. Heuberger: Enthält die gesamtwirtschaftliche Beurteilung in der ZMP auch staatspolitische Elemente oder sind diese auf politischer Ebene geltend zu machen?

H. Fagagnini: Die Forderung nach Investitionen von 4 Mia Franken ohne Deckungsbeitrag ist illusorisch.

Gegenstand eines Beschlusses würde nach Auffassung BAV nur die 1. Etappe bilden. Rechtfertigen künftige Zuwachsraten einen weiteren Ausbau, so ist ein neuer Beschluss zu fassen.

Das BUWAL wird zusätzliche Belastungen genau prüfen. Der Gedanken einer Initiative bezüglich Ausbau der ausländischen Zufahrtslinien zur Ostschweiz ist zu begrüßen.

Staatspolitische Elemente sind schwer zu bewerten und sind längerfristigen Änderungen unterworfen. Relevant wäre diesbezüglich z.B. erhebliche Fahrzeitverkürzungen.

Für weitere Entscheidungen sind die Ergebnisse der ZMP abzuwarten.

---

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe wird festgelegt auf  
Montag, 8. April 1991, 15.30 Uhr, in Bern

---

Beilagen:  
Folien