

St. Galler Dissertation beurteilt gesamtwirtschaftliche Bedeutung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversalen durch die Schweiz

# Gotthard-Basislinie als einzige realistische Variante

MARCEL STEINER

**Die Diskussion um eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen bricht nicht ab: Nachdem der Bundesrat kürzlich den Ostschweizer Kantonen in einem Brief mitgeteilt hat, eine neue Alpenbahn sei erst nach dem Jahre 2010 erforderlich, liegt nun eine Dissertation der Hochschule St. Gallen vor, deren Autor eine gegenteilige Meinung vertritt. Das Zögern des Bundesrates sei falsch, ein rascher Baubeschluss sei notwendig, wobei bei der Wahl der Variante eine Gotthard-Basislinie gegenüber einer Splügenbahn deutliche Vorteile aufweise.**

Die Frage nach der Wünschbarkeit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversalen durch die Schweiz beschäftigt die Verkehrspolitik in der Schweiz seit mehr als 20 Jahren (vgl. Kasten). Die in diesem Zeitraum erarbeiteten Expertengutachten konzentrieren sich vor allem auf die Variantenwahl, das heisst auf die Wahl zwischen verschiedenen Linienführungen. Heute fehlen Entscheidungsgrundlagen, die eine Antwort auf die Frage erlauben, ob eine neue Eisenbahn-Alpentransversale gegenüber der Nulllösung gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sei. Hans-Jörg Bertschi wollte mit seiner Dissertation zum Thema «Der alpenquerende Verkehr dargestellt am Ausbau einer neuen

Eisenbahntransversale durch die Schweiz» diese Lücke schliessen.

## Ausgangslage

Im Einzugsgebiet einer neuen Eisenbahn-Alpentransversalen stehen dem Verkehr zwischen Süden und Norden über oder durch die Alpen sieben wichtige Strassenachsen (Mont-Blanc, Fréjus, Mont-Cenis, Brenner, Gotthard, San Bernardino und Grosse St. Bernhard) und vier Schienenkorridore (Brenner, Lötscherberg/Simplon, Gotthard und Modane) offen. Während in den letzten 20 Jahren fünf wintersichere Alpentunnels eröffnet und die Autobahnnetze Nordeuropas und Italiens miteinander verbunden wurden, stam-

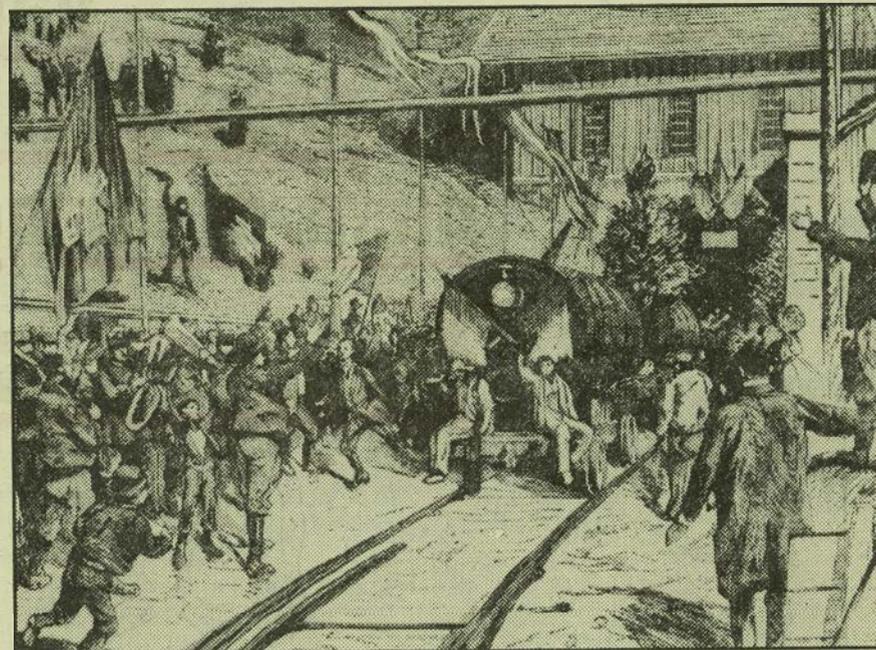
men alle vier Eisenbahnverbindungen aus den Jahren zwischen 1860 und 1925. Durch diese jahrzehntelangen Investitionen in die Strasseninfrastruktur ist die aktuelle Verkehrsteilung zementiert. Dies zeige deutlich, dass mit den Verkehrsweginvestitionen von heute über die Verkehrsteilung von morgen bestimmt werde, schreibt Bertschi. Hier sei eine verantwortungsbewusste Politik erforderlich, welche die Handlungsfreiheit des Menschen auch in Zukunft zu wahren suche. Der Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur sei Voraussetzung für eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse im Personen- und Güterfernverkehr.

## Wirkungsanalysen

Die Schwierigkeiten, sich heute für oder gegen eine neue Eisenbahn-Alpentransversale auszusprechen, sind nach der Meinung Bertschis nicht auf die Unfähigkeit der Entscheidungsträger zurückzuführen, verschiedene positive und negative Aspekte gegeneinander abwägen zu können. Vielmehr fehle es an verlässlichen Aussagen über mögliche Wirkungen eines solchen Bahnneubaus. Deshalb stellte er die Frage nach der Wirkung einer neuen Alpenbahn in den Mittelpunkt seiner Dissertation und untersuchte insbesondere die Auswirkungen auf die Personen- und Güterverkehrsströme durch die Alpen, auf die Bahn- und Staatsfinanzen, auf die Wirtschaft sowie auf die Umwelt.

## Resultate in Postulatsform

Die Resultate seiner Arbeit formulierte Bertschi in sieben «Postulaten an die Politik». Als erstes stellte er fest, dass die Konzeptlosigkeit während der letzten zwei Jahrzehnte die Transitpolitik unseres Landes zunehmend in eine



Wird in der näheren oder fernerer Zukunft ein zweiter Gotthardtunnel eingeweiht werden können?  
Bild: SVZ

Sackgasse geführt habe. Für eine sinnvolle Aufgabenteilung im Verkehr über die Alpen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sei eine langfristige politische Strategie unerlässlich. Dies nicht zuletzt wegen den langen Bauzeiten und den hohen Kosten von Verkehrsinfrastrukturen. Deshalb stehe der Entscheid des Bundesrates, Beschlüsse für oder gegen eine neue Alpentransversale bis ins Jahr 2010 zu vertagen, auf schwachen Füßen, um so mehr als die dafür erforderlichen Entscheidungsgrundlagen, wie etwa eine Nutzen-Kosten-Analyse, fehlten. Eine von Bertschi angestellte Nutzen-Kosten-Analyse zeigt, dass eine neue Alpenbahn bei einem Baubeschluss Mitte der achtziger Jahre (also heute) grosse

volkswirtschaftliche Nutzenüberschüsse aufweist und auch die SBB betriebswirtschaftlich davon profitieren würden.

Aus den Überlegungen Bertschis ergibt sich die Forderung an die politischen Instanzen, die Diskussion um eine neue Alpentransversale erneut aufzunehmen. Es sei ein rascher Baubeschluss anzustreben, wobei die Linienwahl Gotthard oder Splügen in Anbetracht des Gewichts der grossräumigen internationalen Verkehrsströme sekundäre Bedeutung habe. Wie Bertschi anhand einer abwägenden Beurteilung verschiedener Faktoren zeigte, weist eine Gotthard-Basislinie gesamthaft deutliche Vorteile auf.

## Transitpolitik in der Schweiz

Seit der Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahre 1882 wickelte sich der Transitgüterverkehr durch die Schweiz vorwiegend auf der Schiene ab. Zu Beginn der sechziger Jahre zeichnete sich ab, dass die Leistungsfähigkeit der schweizerischen Eisenbahntransachsen Gotthard und Lötschberg/Simplon bei anhaltenden Wachstumsraten in naher Zukunft ausgeschöpft sein würde.

Im Jahre 1960 wurde vom Eidgenössischen Departement des Innern deshalb eine «Studiengruppe Gotthard» eingesetzt, die sich unter anderem mit den Ausbaumöglichkeiten der Schienenverkehrswege zu befassen hatte. In ihrem Schlussbericht empfahl die Studiengruppe 1963 den Ausbau eines 45 km langen Eisenbahn-Basistunnels von Amsteg nach Giornico. Diese Empfehlung löste auf parlamentarischer Ebene mehrere Vorstösse aus, die den Ausbau der Lötschberglinie sowie die Verwirklichung einer Ostalpenbahn forderten. Zudem bildeten sich in der Ostschweiz Aktionskomitees für die Realisierung des Tödi-Greina- sowie des Splügen-Projekts. Darauf setzte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirt-

sei, die entsprechenden Zufahrtslinien zu erstellen. Im Jahr 1974 wurde die Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen aus Vertretern des Bundesamtes für Verkehr, den SBB und der Ostschweizer Kantonsregierungen gebildet, die 1979 ihren Schlussbericht abliefern. Die Ergebnisse des Variantenvergleichs durch diese Kontaktgruppe wichen jedoch höchstens graduell von der Beurteilung ab, die acht Jahre zuvor vorgelegt wurde.

## Vernehmlassungsverfahren

Als nächstes hatte sich die Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) mit der Entwicklung des Transitverkehrs über die Alpen zu befassen. Sie kam zum Schluss, dass mit «einer optimalen Nutzung» der bestehenden Verkehrsachsen die Verkehrsnachfrage knapp bis zum Jahr 2000 befriedigt werden könne. Sie empfahl, die Frage nach der Notwendigkeit einer neuen Alpentransversalen «rechtzeitig zu prüfen». Der Bundesrat liess im Jahre 1980 ein Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen über den Linienführungsentscheid durchführen. Die

tunnels im Jahre 1962 wirkte sich der Transitgüterverkehr durch die Schweiz vorwiegend auf der Schiene ab. Zu Beginn der sechziger Jahre zeichnete sich ab, dass die Leistungsfähigkeit der schweizerischen Eisenbahntransitachsen Gotthard und Lötschberg/Simplon bei anhaltenden Wachstumsraten in naher Zukunft ausgeschöpft sein würde. Im Jahre 1960 wurde vom Eidgenössischen Departement des Innern deshalb eine «Studiengruppe Gotthard» eingesetzt, die sich unter anderem mit den Ausbaumöglichkeiten der Schienenverkehrswege zu befassen hatte. In ihrem Schlussbericht empfahl die Studiengruppe 1963 den Ausbau eines 45 km langen Eisenbahn-Basistunnels von Amsteg nach Giornico. Diese Empfehlung löste auf parlamentarischer Ebene mehrere Vorstösse aus, die den Ausbau der Lötschberglinie sowie die Verwirklichung einer Ostalpenbahn forderten. Zudem bildeten sich in der Ostschweiz Aktionskomitees für die Realisierung des Tödi-Greina- sowie des Splügen-Projekts. Darauf setzte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement 1963 eine Expertenkommission mit dem Auftrag ein, die verschiedenen Projekte und Forderungen aus gesamtschweizerischer Perspektive zu beurteilen. Nach achtjähriger Arbeit beschloss diese Kommission im Juni 1970 mit 15:3 Stimmen, den Bau eines Gotthard-Basistunnels zu empfehlen. Trotz den Empfehlungen dieser Kommission beharrten die Ostschweizer Kantone auf dem sofortigen Bau einer Ostalpenbahn.

#### Transitkonzept des Bundesrates

Im März 1972 beschloss der Bundesrat ein dreiteiliges Transitkonzept, das einen durchgehenden Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur, den Bau einer Basislinie Erstfeld-Biasca und den Bau einer Ostalpenbahn vorsah, falls diese wirtschaftlich und verkehrsmässig erforderlich sei und das Ausland bereit

men zu erstehen. Im Jahr 1974 wurde die Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen aus Vertretern des Bundesamtes für Verkehr, den SBB und der Ostschweizer Kantonsregierungen gebildet, die 1979 ihren Schlussbericht abliefern. Die Ergebnisse des Variantenvergleichs durch diese Kontaktgruppe wichen jedoch höchstens graduell von der Beurteilung ab, die acht Jahre zuvor vorgelegt wurde.

#### Vernehmlassungsverfahren

Als nächstes hatte sich die Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) mit der Entwicklung des Transitverkehrs über die Alpen zu befassen. Sie kam zum Schluss, dass mit «einer optimalen Nutzung» der bestehenden Verkehrsachsen die Verkehrsnachfrage knapp bis zum Jahr 2000 befriedigt werden könne. Sie empfahl, die Frage nach der Notwendigkeit einer neuen Alpentransversalen «rechtzeitig zu prüfen».

Der Bundesrat liess im Jahre 1980 ein Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen über den Linienführungsentscheid durchführen. Die Variantenwahl fällt bei 13 Kantonen und Halbkantonen zugunsten der Gotthard-Basislinie aus, zehn Kantone bekennen sich zur Splügenlinie.

An der Präsentation der GVK-Botschaft im März 1983 erklärt der Bundesrat, dass er aufgrund der allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversalen nicht mehr die bisher angenommene Dringlichkeit zumesse. Dieser Entscheid des Bundesrates wird 1984 vom Parlament zur Kenntnis genommen, wonach die neue Alpenbahn erst nach dem Jahre 2010 erforderlich sein dürfte. mst.

Der alpenquerende Verkehr; Dissertation der Hochschule St.Gallen von Hans-Jörg Bertschi; St.Galler Beiträge zum Fremdenverkehr und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Verkehrswirtschaft, Band 11; Verlag Paul Haupt, Bern und Stuttgart 1985; 645 S.

#### Resultate in Postulatsform

Die Resultate seiner Arbeit formulierte Bertschi in sieben «Postulaten an die Politik». Als erstes stellte er fest, dass die Konzeptlosigkeit während der letzten zwei Jahrzehnte die Transitpolitik unseres Landes zunehmend in eine

pentransversale bis ins Jahr 2010 zu vertagen, auf schwachen Füßen, um so mehr als die dafür erforderlichen Entscheidungsgrundlagen, wie etwa eine Nutzen-Kosten-Analyse, fehlten. Eine von Bertschi angestellte Nutzen-Kosten-Analyse zeigt, dass eine neue Alpenbahn bei einem Bauentscheid Mitte der achtziger Jahre (also heute) grosse

anastrophisch. Bertschi hat die Gotthard oder Splügen in Anbetracht des Gewichts der grossräumigen internationalen Verkehrsströme sekundäre Bedeutung habe. Wie Bertschi anhand einer abwägenden Beurteilung verschiedener Faktoren zeigte, weist eine Gotthard-Basislinie gesamthaft deutliche Vorteile auf.

(We  
**Trouvaille**

Prêt-à-porter, C

**Vater, ist's wahr,  
dass sich die Bürger von heute  
nicht mehr gegen die Vögte wehren?  
Nein, mein Sohn; unser Volk ist frei!**



Am 28. April 1985 hat die Nidwaldner- und am 5. Mai die Glarner-Landsgemeinde den Bürger für mündig erklärt. Mit der Ablehnung eines Verbotes der Geldspiel-Automaten haben die Stimmbeteiligten im Ring gleichzeitig all jenen eine Absage erteilt, welche mit Vorurteilen und falschen Argumenten unsere Freiheiten weiter einschränken wollen.

**Die Nidwaldner und Glarner haben auch mit der Mär von Spielsucht, Kriminalität und den Milliarden-Umsätzen des Automaten-Gewerbes aufgeräumt.**

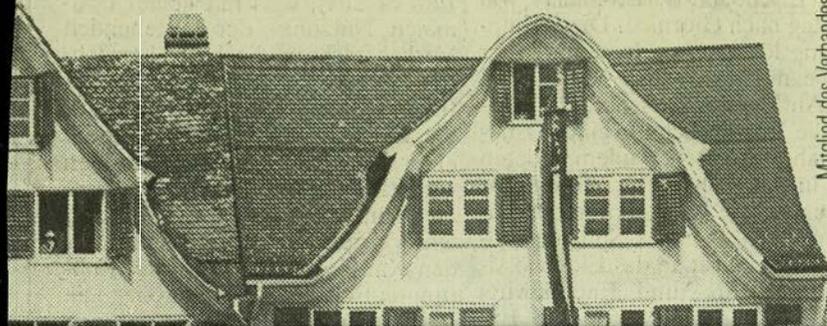
Das Geldspielen ist jetzt geregelt. Höchstgewinne sind limitiert. Jugendliche dürfen erst ab einem gewissen Alter spielen. Und 90% aller Einsätze gehen an den Spieler zurück. Lotto und Toto hingegen erlauben Risiken, welche in keinem Verhältnis zu den Geldspiel-Automaten stehen.

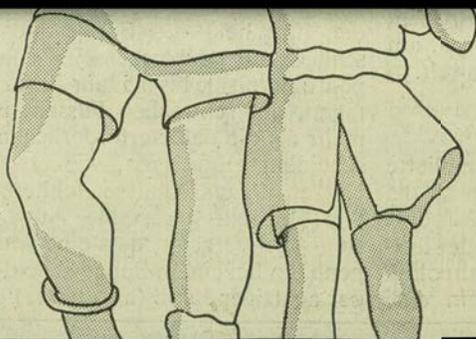
**«Wir Junge sind mündig und alt genug, um selbst zu entscheiden, ob wir spielen wollen», meinte ein junger Stimmbürger im Ring. Und diese Meinung hat sich demokratisch durchgesetzt.**

**Vorurteile sind wie ein Blumenstrauss, den man von Zeit zu Zeit neu arrangieren sollte.** (Sprichwort)

**SCOR**  
AUTOMATEN

Herisau, Niederrohrdorf, Zürich/Glattbrugg





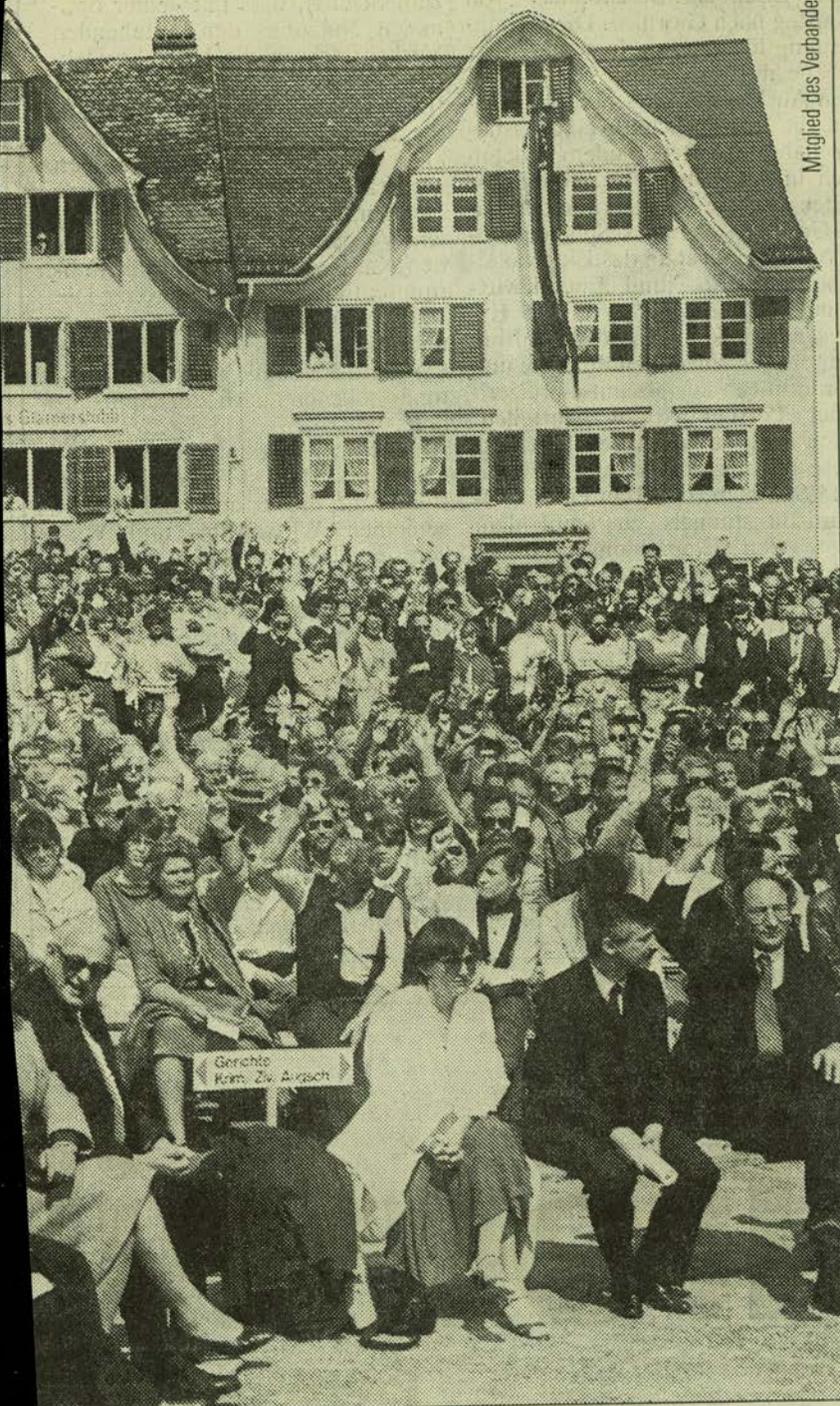
«Wir Junge sind mündig und alt genug, um selbst zu entscheiden, ob wir spielen wollen», meinte ein junger Stimmbürger im Ring. Und diese Meinung hat sich demokratisch durchgesetzt.

Vorurteile sind wie ein Blumenstrauss, den man von Zeit zu Zeit neu arrangieren sollte. (Sprichwort)

**SCOR**

AUTOMATEN

Herisau, Niederrohrdorf, Zürich/Glattbrugg



Mitglied des Verbandes der Schweiz. Automaten-Industrie (VSI)