



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, im April 1992

Article for the premier issue of "MEMORANDUM"

(To be placed within the "Industry & Commerce" section)

Die neue schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale - ein Beitrag zur europäischen Integration ?

By Swiss Federal Councillor Adolf Ogi
Vicepresident of Switzerland
and Minister for Transport, Communications
and Energy

Die europäischen Eisenbahnen sind aus ihrem Dornröschenschlaf awagawacht und auf dem besten Weg, ihre einstigen Anteile am Personen- und Güterverkehr zurückzugewinnen. Dank Fortschritten in der Eisenbahntechnik können heute Hochleistungsnetze aufgebaut werden, die die Position der Bahnen im intermodalen Wettbewerb unerwartet stark verbessern, während sich die Position des Strassenverkehrs aus verschiedenen Gründen verschlechtern wird. Die Schweiz ist bereit, eine leistungsstarke Eisenbahn-Alpentransversale zu bauen, die es erlauben wird, den alpenquerenden Güterverkehr umweltschonend zu bewältigen und die Hochleistungslinien Nordwesteuropas und Italiens durch die Alpen zu verbinden. Ich sehe in diesem Bauwerk einen wichtigen Beitrag unseres Landes nicht nur zur Intergration der europäischen Schienennetze, sondern ganz generell zur europäischen Integration.

Pionierleistungen früherer Zeiten

Im Verlaufe der Geschichte wusste die Schweiz von ihrer geographisch zentralen Lage stets zu profitieren. Dazu waren jedoch infolge der schwierigen topographischen Verhältnisse grosse Eigenleistungen nötig. Denn geographisch zentral ist nicht gleichbedeutend mit verkehrsgeographisch zentral, ganz besonders für das Alpenland Schweiz. Hier galt es schon immer, Verkehrswege über und durch die Alpen zu bauen, die den jeweiligen Transportmitteln ähnliche Reisegeschwindigkeiten gestatteten, wie sie in der Ebene möglich waren, damit die verkehrliche Isolation unseres Landes vermieden, und gleichzeitig Europa eine leistungsfähige Verbindung durch das Hindernis Alpen zur Verfügung gestellt werden konnte. Mit der Entwicklung der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitstechnologie sind wir erneut zu überdurchschnittlichen Leistungen herausgefordert. Als Verkehrsminister der Schweiz bin ich dabei in der glücklichen Lage, aus den vielen Pionierleistungen unserer Verkehrsgeschichte lernen zu können. Als solche darf ich wohl den Ausbau der Passstrassen, die Eisenbahntunnel durch Gotthard und Simplon (20 Kilometer) sowie die Gotthard-Autobahn mit Stolz bezeichnen, ohne dabei gleich eines übertriebenen Chauvinismus bezichtigt zu werden.

Der Siegeszug des Automobils und die Verlierer

Das Automobil ist, der Name deutet es vortrefflich an, nicht nur mobil, sondern auch autonom. Genügend Strassen vorausgesetzt, wird mit dem Automobil die höchstmögliche

Flexibilität im Verkehr erreicht. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden überall leistungsfähige Ueberlandstrassen und Autobahnen erstellt, die die bereits bestehenden, fein verästelten Regional- und Lokalstrassennetze zu globalen Hochleistungsnetzen integrierten. Dadurch war die Grundvoraussetzung des Siegeszuges des Automobils gegeben. Fortschritte in der Automobiltechnik sowie der zunehmende Volkswohlstand erwirkten, dass der Sieg Tatsache wurde.

Auf der Seite der Verlierer steht an vorderster Stelle die Umwelt. Selbst immer strenger werdende Umweltauflagen konnten nicht verhindern, dass die Umweltbelastung des Strassenverkehrs immer weiter angestiegen ist. Doch diese Probleme sind hinlänglich bekannt. Auch auf der Verliererseite steht aber ausgerechnet dasjenige Verkehrsmittel, mit dem der Verkehr auf umweltgerechtere Weise bewältigt werden könnte: die Eisenbahn. Während die europäischen Bahnen noch nach dem Zweiten Weltkrieg den Löwenanteil des Personen- und Güterverkehrs hatten, beträgt ihr Anteil heute in beiden Sparten nurmehr ein Bruchteil des früheren Wertes. Auch die Hochsee- und die Binnenschifffahrt haben Verkehrsanteile verloren, jedoch in weit weniger bedeutendem Mass als der Schienenverkehr. Die Gründe für diese Entwicklung zulasten der Natur sind vielfältig, können aber alle auf einen Nenner gebracht werden:

Die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der Bahn

Lange Zeit wurden in der Eisenbahntechnik keine nennenswerten Fortschritte gemacht. Zudem erfolgte der Ausbau der Schienennetze nur punktuell oder zu langsam. Einzelne Strecken wurden zwar verbessert und konnten dadurch mit schnelleren Zügen befahren werden. Jedoch blieb die Integration lokaler, regionaler und nationaler Eisenbahnlinien zu nationalen und internationalen Netzen aus, zum Teil auch deshalb, weil technisch inkompatible Systeme betrieben wurden. Dadurch erreichten die Bahnen ihre theoretisch mögliche Netzbildungsfähigkeit und Flexibilität nicht, um gegen den Strassenverkehr konkurrenzieren zu können. Dass dieser zur Deckung seiner Umweltkosten nicht herangezogen wurde, verschaffte ihm zudem einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil. Zur Kompensation dieses Vorteils wurde der Bahnverkehr fast überall mit staatlichen Subsidien künstlich verbilligt, was leider zur paradoxen Situation führte, dass heute beide Verkehrsarten zu billig sind.

Die Renaissance der Bahn

Den Keim zur Renaissance der europäischen Bahnen sehe ich, so paradox dies erscheinen mag, gerade in den Folgen der bisherigen verkehrspolitischen Fehler. Einerseits droht ein Verkehrsinfarkt auf der Strasse, indem sich der immer noch zunehmende Strassenverkehr auf wichtigen Achsen je länger desto mehr selber behindert und dadurch an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Schienenverkehr verliert. Andererseits spricht der umweltpolitische Handlungsbedarf für die Förderung des Bahnverkehrs. Dazu kommt, dass die Eisenbahntechnologie in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht hat, und dass mit der neuen Spielart des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse im Güterverkehr eine neue Qualität entsteht, die die fast unbegrenzte Flexibilität des Strassenverkehrs in der Fläche mit der hohen Massenleistungsfähigkeit der Bahn im Fernverkehr verbindet.

Die Grundvoraussetzung für die Renaissance der Bahn liegt aber - genau gleich wie für den Siegeszug des Automobils - im Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur. Aus der Erfolgsgeschichte des Automobils leite ich die Anforderungen an diese Infrastruktur her: Das Strassensystem ist heute ein internationales Hochleistungsnetz und zu einem ebensolchen muss das Schienensystem ausgebaut werden.

Europäische Hochgeschwindigkeitsnetze

Der durchschlagende Erfolg des französischen TVG Sud - Est kann ohne weiteres mit dem Siegeszug des Automobils verglichen werden. Er hat pionierhaft gezeigt, dass mit Hochgeschwindigkeitszügen nicht nur das Automobil, sondern sogar das Flugzeug zu konkurrenzieren ist. Er hat zudem bewiesen, dass Hochgeschwindigkeitszüge auch kommerziell mit Gewinn zu betreiben sind. Aufgrund dieser positiven Erfahrung wurden weitere Hochgeschwindigkeitszüge in Betrieb genommen, namentlich wieder in Frankreich, aber auch in Deutschland, Italien und anderen europäischen Ländern. Bis heute werden jedoch vorwiegend Punkt-zu-Punkt-Verbindungen betrieben. Der Erfolg der Hochgeschwindigkeitszüge beinhaltet aber noch ein immenses Steigerungspotential, das auszuschöpfen ist, indem die Vorteile der Bildung von ganzen Netzen zur optimalen Bündelung des Verkehrs ausgenützt werden. Diesen Schritt haben unter anderen unsere Nachbarländer Frankreich, Deutschland und Italien bereits eingeleitet und gehen daran, ihre Eisenbahnnetze nach nationalen Verkehrswegeplänen auszubauen. Der nächste und letzte Schritt wird die Integration der nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze zu einem europäischen Netz sein. Auch dieser Schritt konkretisiert sich im EG-Raum mit hohem Tempo.

Die Erkenntnis, dass auch der Eisenbahn-Güterverkehr mit Hochleistungszügen betrieben werden kann und dass die betreffenden Linien auch mit Vorteil in ein Gesamtnetz zu integrieren sind, ist noch weniger weit verbreitet. Der Grund hierfür liegt wohl darin, dass die Dinge im Güterverkehr etwas komplizierter sind. Zum Teil wird der Güterverkehr auf denselben Linien durchgeführt wie der Personenverkehr, zum Teil jedoch auf eigenen Linien, dies erschwert die Optimierung der Netze. Des weiteren liegen die grössten Chancen des Bahngüterverkehrs im kombinierten Verkehr, mit der Folge, dass die Planung von Hochleistungsnetzen im Güterverkehr auch die Planung von Strasseninfrastrukturen berücksichtigen muss, um die Frage nach den optimalen Standorten der Schnittstellen zwischen den beiden Verkehrsträgern, den Terminals beantworten zu können. Doch trotz dieser Schwierigkeiten unterscheiden sich die vorzunehmenden Schritte grundsätzlich nicht von denjenigen im Personenverkehr. Auch sie werden, vielleicht mit etwas moderaterem Tempo, auf nationalem und europäischem Niveau eingeleitet.

Ein schweizerisches Hochgeschwindigkeitsnetz ?

Hochgeschwindigkeitslinien sind nur dann sinnvoll, wenn sie nicht durch zu viele Haltestellen zerstückelt werden. Für die Bahnbenützer, Reisende wie verladende Wirtschaft, ist nicht die Spitzengeschwindigkeit des Verkehrsmittels von Bedeutung, sondern die effektive Reisezeit. Demzufolge müsste der Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes in unserer kleinen Schweiz auf wenige Relationen beschränkt bleiben, was indessen der dichten Siedlungsstruktur nicht angemessen wäre. Dies heisst nun aber keinesfalls, dass wir nicht ein nationales Netz mit hoher Leistung aufbauen könnten. Mit Bahn 2000 realisieren wir ein landesweites Taktfahrplankonzept, das sich, der Siedlungsdichte und den kurzen Distanzen entsprechend, eher an Konzepte des optimierten Agglomerationsverkehrs anlehnt - die Schweiz, eine Grossagglomeration. Es ist dementsprechend ein Konzept für einen flächendeckenden Binnen-Personenverkehr. Unser Land wird dabei in Verkehrsknotenpunkte eingeteilt, in denen zumindest jede Stunde je ein Reisezug oder Bus in Richtung sämtlicher Anschlussknoten abfährt, um diese in weniger als einer Stunde Fahrzeit zu erreichen. Auf wichtigeren Relationen werden die Reisezeiten weiter verkürzt und die Taktfolge erhöht. Wir verfügen bereits über eines der dichtesten Schienennetze der Welt, welches für Bahn 2000 teilweise ausgebaut und mit wenigen Neubaustrecken ergänzt werden muss, damit die erforderlichen Geschwindigkeiten gefahren werden können. Die Arbeiten werden bis zum Jahr 2000 realisiert.

Vor dem Hintergrund des erneuten Technologiesprungs im angrenzenden Ausland droht der Schweiz jedoch einmal mehr eine verkehrsgeographische Randposition, welche mit Bahn 2000 allein nicht zu verhindern ist. Mit diesem Konzept wird aber das grosse

schweizerische Verkehrspotential für die internationalen Hochgeschwindigkeitslinien auf optimale Weise gebündelt und kann somit über wenige Anschlüsse diesen Linien zugeführt werden. Anschlüsse sind in Genf (TGV-Anschluss Genf-Mâcon) und Basel (Anschluss an den TGV Rhin-Rhône und Anschluss an die deutschen ICE-Linien nach Köln und Hamburg) geplant.

Das Problem des Gütertransits

Zwischen Ventimiglia und Tarvisio werden heute jährlich 60 Millionen Personen und 70 Millionen Tonnen Güter über wenige, von der Topographie vorgegebene Achsen durch die Alpen transportiert. Bis zum Jahr 2020 muss mit einem weiteren Wachstum auf über 100 Millionen Personenfahrten und 140 Millionen Tonnen Güter gerechnet werden. 50 Prozent des Personen- aber nur 20 Prozent des Gütertransits entfallen heute auf schweizerische Alpenübergänge. Dabei dominiert im Personenverkehr auch bei uns, wie überall, der Strassenverkehr. Demgegenüber ist der Anteil der Schiene am Gütertransit durch die Schweiz mit 80 Prozent im Vergleich zu den Schienenanteilen am Gütertransit durch Frankreich und durch Oesterreich mit nur 20 Prozent sehr hoch. Diese Sonderstellung der Bahn im Gütertransit durch die Schweiz ist nicht zuletzt auf unsere Vorschriften zurückzuführen. Das Gesamtgewicht für Strassenlastzüge ist auf 28 Tonnen beschränkt, zudem dürfen diese in der Nacht und an Sonntagen nicht verkehren. Diese Einschränkungen haben uns zwar vor einer noch grösseren Strassentransitlawine verschont, als wir sie schon heute haben; sie haben aber gleichzeitig dazu geführt, dass Transporte Umwege über Oesterreich und Frankreich in Kauf nehmen und dadurch die Transitrouten dieser Länder zusätzlich belasten. Wir mussten uns aus diesem Grund von der EG den Vorwurf der Unsolidarität gefallen lassen: unsere Verkehrspolitik behindere die europäische Intergration und belaste die Umwelt in unseren Nachbarländern. Der ständigen Forderung der EG an unser Land, Transporte mit 40 Tonnen Gesamtgewicht zuzulassen, stand jedoch der eiserne Wille der schweizerischen Bevölkerung entgegen, an unseren Vorschriften festzuhalten.

Als Minister der demokratischen Schweiz kann man nicht gegen den Volkswillen Forderungen des Auslandes entsprechen, seien sie noch so begründet und werde bei Nichterfüllung mit noch so harten Gegenmassnahmen gedroht. Würde ich es dennoch versuchen, dann wären meine Tage als Bundesrat gezählt. Andererseits würde ich mein Amt sofort freiwillig zur Verfügung stellen, wenn nur politische Gründe gegen die Angleichung unserer Verkehrsvorschriften an diejenigen der EG sprechen würden. Dem ist nicht so, es gibt ganz praktische Gründe, die dagegen sprechen. Unsere Strassentransitachsen sind schon heute so stark ausgelastet, dass sie den zusätzlichen Verkehr, der bei der Aufhebung der 28-Tonnen-Limite zu erwarten wäre, gar nicht aufnehmen könnten. Der Kollaps wäre nur mit dem Bau neuer oder der Erweiterung bestehender Autobahnen zu vermeiden. Dies wiederum, ist aus ökologischer Sicht ganz schlicht nicht mehr zu verantworten. Insbesondere der Bevölkerung entlang der Gotthard-Autobahn sind keine zusätzlichen Belastungen mehr zuzumuten. Die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung werden dort bereits heute notorisch überschritten.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der europäischen Eisenbahnen, welche verbunden ist mit der Gefahr der verkehrlichen Isolation unseres Landes, und diametral entgegengesetzter nationaler und internationaler Interessen im alpenquerenden Güterverkehr sind wir heute in der Lage, eine Lösung anzubieten, die an unsere früheren Pionierleistungen anknüpft und uns aus dem verkehrspolitischen Dilemma hinausführen kann: den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT.

*wir können uns
das Nationalstrassenbau
neben dem Nationalstrassenbau*

Die NEAT als Bindeglied

Das Projekt NEAT wurde am 4. Oktober 1991 vom Parlament gutgeheissen, wird sich aber am 27. September 1992 auch noch in einer Volksabstimmung durchsetzen müssen. Mit Kosten von über 14 Milliarden Schweizerfranken (Preisbasis 1991) wird dem Volk ein grosser Brocken vorgelegt: die NEAT wird das teuerste Infrastrukturvorhaben sein, das unser Land je realisiert hat. Der Bau soll in zwei Etappen fertiggestellt werden: Bis zum Jahr 2000/05 wird ein Tunnel von 30 Kilometern Länge durch die Basis des Lötschbergs getrieben. Bis 2010/15 wird die Gotthardachse zu einer modernen Flachbahn ausgebaut. Kernstück ist der Gotthard-Basistunnel von nicht weniger als 50 Kilometern Länge. Das Projekt umfasst weitere Tunnelbauten für die Zufahrten im Norden und im Osten sowie für die Fortsetzung der Basislinien im Süden. Die Sorge, unsere Alpen würden nach dem Abschluss der Arbeiten einem Emmentaler Käse gleichen, ist jedoch unbegründet.

Die NEAT wird mit den Anforderungen der europäischen Hochgeschwindigkeitslinien kompatibel sein. Sie dient dadurch der Verbindung dieser Linien durch die Alpen und trägt somit zur Integration eines gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bei. Mit der NEAT erhalten wir uns eine der wichtigsten durchgehenden europäischen Nord/Süd-Verbindungen. Dank der NEAT kann beispielsweise die Fahrzeit von Strasbourg nach Mailand von heute sieben auf rund 4 Stunden verkürzt werden. Die Eisenbahnfahrt Zürich-Mailand wird mit ihrer Dauer von nurmehr zwei Stunden zur Alternative zum Flugverkehr. Von diesen Reisezeitverkürzungen profitieren Europa und die Schweiz. Schliesslich werden mit der NEAT auch die peripheren Regionen Tessin und Wallis an das Binnenverkehrskonzept Bahn 2000 angeschlossen.

Die NEAT löst auch das Dilemma im Gütertransit

Die NEAT wird auch einen Qualitätssprung im europäischen alpenquerenden Güterverkehr, welcher bisher im Zuge der Verhandlungen unseres Landes mit der EG über ein Transitabkommen im Vordergrund stand, ermöglichen. Zu seiner Bewältigung setzen wir voll auf die Karte kombinierter Verkehr Schiene/Strasse. Damit dieser Verkehr gegenüber dem ungebrochenen Strassengüterverkehr konkurrenzfähig werden kann, ist die Schaffung neuer Schieneninfrastrukturen eine unabdingbare Voraussetzung. Da es jedoch bis ins nächste Jahrhundert dauern wird, bis wir mit der NEAT eine Kapazität geschaffen haben, um jährlich 70 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene durch die Alpen zu transportieren, investieren wir bereits heute über 1,4 Milliarden Schweizerfranken (Preisbasis 1991) in eine sogenannte Uebergangslösung. Wir erhöhen dabei unsere jährliche Verladekapazität von 160'000 auf 470'000 Sendungen für den begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr. Zusammen mit den Kapazitäten für den Containerverkehr stellen wir dadurch bis zum Jahr 1994/1995 einen Transitkorridor für jährlich 700'000 Sendungen bereit. Dies ermöglicht der Schweiz, als europäisches Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen. Damit dieser Test erfolgreich bestanden werden kann, braucht es aber weitere Anstrengungen, beispielsweise die europäische Harmonisierung der technischen Normen und des Wettbewerbs. Die bisherigen Verlautbarungen der EG geben Anlass zu berechtigten Hoffnungen.

Auf internationaler Ebene bildete unser Lösungsvorschlag mit der NEAT und der Uebergangslösung Transitkorridor die Voraussetzung, dass zwischen unserem Land und der EG das Transitabkommen unterzeichnet werden konnte. Dieses Abkommen akzeptiert, dass der Güterverkehr der EG die Schweiz grundsätzlich auf der Schiene durchquert, vorwiegend in Form des kombinierten Verkehrs. Diese Orientierung des Abkommens am kombinierten Verkehr bringt nicht nur die volle Anerkennung unserer Lösung zum Ausdruck, sie bildet gleichzeitig die Sicherheit für die Schweiz, die es braucht, um die grossen Infrastrukturinve-

stitutionen überhaupt in Angriff zu nehmen. In diesem Sinne bin ich für den Ausgang der Volksabstimmung über die NEAT sehr zuversichtlich.

Conclusion

Aus nationaler Sicht ist die NEAT das Rückgrat der Integration der Schweiz in die europäischen Hochleistungsnetze. Aus internationaler Sicht ist sie gleichzeitig eines der aufwendigsten und wichtigsten Teilstücke für den Zusammenschluss zu einem integrierten europäischen Hochleistungsnetz. Nur mit solchen Netzen wird es inskünftig möglich sein, die Wettbewerbsposition der Bahnen soweit zu verbessern, dass sie ihre Aufgabe der wirtschaftlichen und umweltgerechten Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs wieder erfüllen können.

Dem Wunsch von "Memorandum" entsprechend, meinen Beitrag mit einer Frage an die Leser zu schliessen, richte ich die folgende, zugegeben etwas rhetorische Frage an Sie: Können Sie mir beipflichten, dass unser Land mit der NEAT einen wichtigen Beitrag nicht nur zur Intergration der europäischen Schienennetze, sondern ganz generell zur europäischen Integration leistet?