

V0

NEAT im Kandertal

Orientierungsveranstaltung
mit Bundesrat Ogi am
16. März 1990 in Reichenbach

R O H S T O F F
für das Referat BR Ogi

INHALT

- 1 Einstieg
- 2 Was ist bisher passiert?
- 3 In welcher Situation stehen wir
- 4 Das Transitkonzept des Bundesrates
- 5 Gesamtverkehrspolitik
- 6 Funktion der Lötschberg - Simplon-Achse
- 7 Autoverlad
- 8 Kapazität/Betriebskonzept
- 9 Umweltverträglichkeit
- 10 Weitere Projektentwicklung/Planungsorganisation
- 11 Schlusswort

1. Einstieg

In die heutige Orientierung werden höchste Erwartungen gesetzt. Das zeigen Verlautbarungen, Umfragen, Interventionen, welche eine Vielzahl von Fragen aufwerfen, deren Beantwortung man erwartet, oder die sogar Bedingungen formulieren.

Um es gleich zu sagen: Es sind an diesem Abend keine Wunder zu vollbringen. Im Vordergrund steht die Orientierung über eine Absicht des Bundesrates, über Jalons, die er gesteckt hat in einem Entscheidungsprozess, der stufenweise vom Grundsätzlichen aus geht und erst begonnen hat.

Der Chef EVED wird sich an diese Jalons halten.

2. Was ist bisher passiert?

Am 10. Mai 1989 beschloss der Bundesrat sein Transitkonzept NEAT, das er mit weiteren Beschlüssen am 28. Juni 1989 ~~noch~~ präzisierete.

Diese Beschlüsse stellen einen Marktstein dar. Sie schliessen eine lange Vorgeschichte ohne Entscheidungen ab. Sie sollen jetzt zu energischem, weitreichendem Handeln überleiten.

Der Gedanke, die Alpen im Gebiet der Schweiz mit einem Eisenbahn-Basistunnel zu durchstossen ist alt. Jahrelang ging die Diskussion dahin, ob die bestehende Gotthardachse mit einem solchen Tunnel verstärkt werden sollte, oder ob mit dem Basistunnel eine neue Achse eröffnet werden soll, um ein altes Versprechen einzulösen: die Splügenbahn.

Bis 1983, als der Bundesrat einen Bericht über seine Transitpolitik veröffentlichte, kam keine Entscheidung zustande. 1975 war lediglich der Beschluss gefasst worden, die Lötschbergstrecke auf Doppelspur auszubauen. Auch in seinem Bericht vertritt der Bundesrat immer noch die Auffassung, ein Bauentscheid wäre verfrüht.

*Der BR hatte mir
versprochen, eine Splügen-
bahn zu bauen
→ Subsidiengesetz*

1983 auch nicht

Schon kurze Zeit später wurde aber klar, dass nun Entscheidungen anstehen und Massnahmen unerlässlich sind.

1986 wurden die Arbeiten energisch an die Hand genommen, zunächst, um fundierte Grundlagen zu erhalten zu

- was ist grundsätzlich das richtige Vorgehen,
- welche Linienwahl ist zu treffen.

~~Ganz~~ Wichtig war dabei, die alte Splügenfrage im heutigen Umfeld möglichst objektiv abzuklären.

Das Resultat dieser Arbeiten mündete in die sogenannte Zweckmässigkeitsprüfung NEAT. Sie wurde im September 1988 in ein Vernehmlassungsverfahren gegeben, das bei den Kantonen, den Parteien und den interessierten Verbänden die Fragen abklären sollte:

- Betrachtet man den raschen Bau einer neuen Alpentransversale als notwendig,

- betrachtet man die dahinter stehende Transitpolitik als zweckmässig,
- welche Linienführung ist zu wählen?

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte bis zum Januar 1989.

Mit dem Ergebnis war der Bundesrat in der Lage, sein Konzept zu definieren, das verbindliche Entscheide einleitet, eben das Konzept vom 10. Mai 1989.

Dieses Konzept ist vorläufig eine Absichtserklärung. Den verbindlichen Auftrag ^{manis} ~~will~~ sich der Bundesrat ~~mit der Botschaft an die~~ ^{von den} Eidg. Räten ^{holen}. Ihre Bearbeitung hat im Anschluss an die Absichtserklärung sofort begonnen hat und ist praktisch abgeschlossen.

Das Parlament ist für die Grundsatzentscheidung zuständig, und da sein Entscheid dem fakultativen Referendum unterliegt, letztlich das Volk.

In der Kompetenz des Bundesrates lag die Uebergangslösung, die er

am 24. Oktober 1989 beschlossen hat: insgesamt ein 1,4 Mrd Paket, das eine Vervierfachung des heutigen Angebots im kombinierten Nord - Süd-Transitverkehr bis 1993 bringen wird, *aber keine Erhöhung der Strecken-Kapazität*

Damit trägt der Bundesrat zwei entscheidenden Tatsachen Rechnung:

- Bis zur Verwirklichung seines langfristig ausgerichteten Transitkonzeptes vergeht Zeit, die man nicht untätig verstreichen lassen kann. Den dringenden Bedürfnissen ist ebenfalls Rechnung zu tragen.
- Die Transitpolitik ~~der Schweiz~~ ist ~~nicht nur einer~~ ^{keine rein} ~~innerschweizerische~~ Angelegenheit. Sie setzt ~~nicht zuletzt~~ grosse Erwartungen in das Verständnis und die Mitwirkungen ~~der~~ Nachbarn. Ihnen genügt eine Absichtserklärung nicht. Es braucht schon jetzt Taten, die zeigen, wie ernst es der Schweiz ist. Es geht um ihre Glaubwürdigkeit.

3. In welcher Situation stehen wir?

Der Verkehr nimmt zu. Man kann das bedauern. Viele sagen, es sei jetzt genug; sie wollen keine Strassen mehr, sie reden ~~von~~ Mobilität einschränken. *Läden, die*
Lzu

Das ändert nichts an der Tatsache, dass der Verkehr trotzdem zunimmt, und daran, dass wir uns mit einer realistischen Politik damit auseinander setzen müssen - gerade im Transitverkehr.

Schauen wir was passiert:

- Der heutige Transitverkehr durch die Schweiz erreicht

im Güterverkehr (1988)

total	14 Mio t
auf der Strasse	2 Mio t
auf der Schiene	12 Mio t

im Personenverkehr

(1989) total	15,5 Mio PF
auf der Strasse	13,0 Mio PF
auf der Schiene	2,5 Mio PF

- Die Entwicklung seit 1970 beträgt

im Güterverkehr

auf der Strasse	20 mal mehr
auf der Schiene	+ 20 %

im Personentransitverkehr

auf der Strasse	+ 60 %
auf der Schiene	- 20 %

Die Zahlen für den Güterverkehr betreffen den ~~Alpen~~alpenquerenden Transit;

diejenigen für den Personenverkehr betreffen den gesamten

Transit, also z.B.

aucl Lörrach -

St-Louis via Basel

?
?
?

- Der Blick allein auf die Schweiz ist aber nicht sehr aussagekräftig. Schauen wir auf den gesamten Alpentransit. Zwischen Mont-Cenis und Brennerachse ergibt sich folgendes Bild:

im Güterverkehr (1988)

total 65 Mio t

auf der Strasse 38 Mio t

auf der Schiene 27 Mio t

*inklusive Riviera
inklusive Livica und Panklebaner*

im Personenverkehr total

auf der Strasse) keine An-

auf der Schiene) gaben

?

- Die Zunahme seit 1970 beträgt:

im Güterverkehr

auf der Strasse 6 mal mehr

auf der Schiene + 29 %

im Personenverkehr keine An-

gaben

?

- Alle verfügbaren Prognosen, die in den betroffenen Ländern und in der EG intensiv besprochen worden sind, lassen erwarten, dass sich im Güterverkehr in den nächsten 30 Jahren eine Verdopplung ergeben und dass auch der Personenverkehr eine erhebliche Steigerung erfahren wird.

Diese Erwartungen werden wesentlich bestimmt von der Entwicklung des europäischen Wirtschaftsraumes (Stichwort: EG-Binnenmarkt 1993).

Die neueste Entwicklung in Osteuropa wird daran nichts ändern, das haben erste Abklärungen gezeigt. Es ist eher eine noch intensivere Wirtschaftsentwicklung im Gesamtraum zu erwarten mit den entsprechenden Transportbedürfnissen.

Was ist daraus zu schliessen?

- Wir sind seit langem mit einer rasanten Zunahme konfrontiert, die weitergeht.
- Die Schweiz ist bisher noch glimpflich davongekommen, obschon sie im Zentrum des Alpenraums liegt und die kürzesten Nord - Süd-Verbindungen anzubieten hat.
- Der Grund liegt in ihren Beschränkungen für den Strassengüterverkehr, die Umwege erzwingen, aber auch die Probleme verlagern: Das beste Beispiel ist die Brennerachse.

- Die negativen Auswirkungen des Strassengüterverkehrs gerade im Alpen transit zeigen sich deshalb an anderen Orten drastischer: Von dort kommt der Druck jetzt zurück, weil auch dort noch mehr Strassenverkehr nicht mehr akzeptiert werden kann.

- Es kommt aber mehr Verkehr. Tendenziell will mehr Güterverkehr immer noch auf die Strasse. Man kann ihn nicht einfach blockieren (für das EG-Mitglied Italien ist es eine vitale Frage, ob leistungsfähige Verbindungen zum übrigen EG-Raum bestehen).

- Wir sind also gefordert. Wir sind es umso mehr, als ~~ja ganz~~ ~~klar ist, dass~~ wir den Mehrverkehr nicht auf der Strasse akzeptieren können: La

- Eine neue Transitstrasse zu bauen wäre unmöglich,

- die bestehenden Achsen sind ausgelastet, sie sind nicht zuletzt für den Personenverkehr offen zu halten, der ja auch von europäischem Interesse ist. ?

Wenn wir also nicht sagen "Wir machen gar nicht mehr mit" und wenn der Ausbau der Strassen nicht in Frage kommt, dann bleibt nur die Bahn.

Die Bahn ist fähig, die Aufgabe zu übernehmen. Auch im Güterverkehr. Dort geht es aber nicht nur um die "alte Bahn" mit dem selbstverständlich auch in Zukunft bedeutsamen Wagenladungsverkehr, sondern um die "neue Bahn", welche eine entscheidende Rolle im kombinierten Verkehr spielt. Da sind noch grosse Entwicklungen möglich und auch nötig.

Die Transitpolitik der Schweiz im Güterverkehr, die auf die Bahn setzt, muss gleichzeitig auf den kombinierten Verkehr setzen.

Das ist realistisch, das wird vom Ausland auch immer mehr akzeptiert und als sinnvoll betrachtet, ob schon damit auch das Ausland gefordert ist. Die notwendigen Strukturen und Umschlagsanlagen müssen sich ja im Ausland mitentwickeln, damit der kombinierte Verkehr seine Rolle spielen kann.

ANHANG 1: Bisherige Entwicklung des Verkehrs zwischen Nord-
europa und Italien

1 Güterverkehr

Der alpenquerende Verkehr¹⁾ wird vorwiegend durch die Beziehungen Italiens mit seinen EG-Partnern geprägt. Die Gütertransporte zwischen Nordeuropa²⁾ und Italien haben sich in den 30 Jahren seit dem Abschluss des Römer Vertrages versechsfacht und betragen 1988 68 Mio Tonnen.

Lithweg

Der Anteil der Schiene am Güterverkehr hat sich im Betrachtungszeitraum von beinahe 100 auf 40 Prozent verringert.

Trotz sinkendem Anteil hat der alpenquerende Schienenverkehr bis in die erste Hälfte der siebziger Jahre stetig zugenommen. Seit-her ist eine Stagnation eingetreten. Das gesamte Verkehrswachstum wird von der Strasse übernommen.

Der internationale Strassengüterverkehr umfährt die Schweiz zu einem grossen Teil über den Brenner oder durch die Westalpentunnel Mont-Blanc und Fréjus. Auf diesen Achsen beträgt das zulässige Höchstgewicht der rund um die Uhr zugelassenen Lastenzüge 38 bis 40 Tonnen, während in der Schweiz 28 Tonnen zulässig sind, und zudem zwischen 21.00 Uhr und 5.00 Uhr ein Nachtfahrverbot besteht. Es ist deshalb aus der Sicht der Strassentransportunternehmer oft wirtschaftlicher, voll beladen die Schweiz zu umfahren, als diese mit einer um 10 bis 12 Tonnen kleineren Nutzlast zu durchqueren.

Die Verkehrsentwicklung zwischen 1965 und 1988 wird in der Tabelle A1-1 ausgewiesen.

1) Schienen- und Strassenverkehr, der die Wasserscheide zwischen dem Einzugsgebiet der Adria und dem der übrigen Meere im Alpenraum quert

2) Nordeuropa: Frankreich, Grossbritannien, Irland, Benelux, Skandinavien, BRD, DDR, Polen, CSSR

Tabelle A1-1: TRANSITGÜTERVERKEHR NORDEUROPA 1) - ITALIEN 1965 - 1988

	SCHIENE										STRASSE						LANDVERKEHR		
	SCHWEIZ		FRANKREICH		ÖSTERREICH		TOTAL		SCHWEIZ		FRANKREICH		ÖSTERREICH		TOTAL		TOTAL		
													Brenner		übrige				
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t
1965	8	44	4	22	4	22	88	-	-	1	6	1	6	-	-	2	12	18	100
1970	10	37	6	22	5	19	78	-	-	3	11	3	11	-	-	6	22	27	100
1976	9	21	9	21	6	14	56	-	-	9	21	8	19	2	4	19	44	43	100
1980	11	21	10	19	6	11	51	-	-	13	24	11	21	2	4	26	49	53	100
1981	11	21	9	17	5	9	47	-	-	13	24	11	21	4	8	28	53	53	100
1982	9	17	9	17	6	11	45	1	1	14	27	11	21	3	6	29	55	53	100
1983	9	17	9	17	5	9	43	1	1	15	28	12	22	3	6	31	57	54	100
1984	10	17	10	17	6	11	45	1	2	15	26	13	22	3	5	32	55	58	100
1985	11	18	9	15	6	10	43	1	2	16	27	14	23	3	5	34	57	60	100
1986	10	17	9	15	6	10	42	1	2	17	28	14	23	3	5	35	58	60	100
1987	11	18	8	13	6	9	40	1	2	18	29	15	24	3	5	37	60	62	100
1988 ²⁾	12	18	9	13	6	9	40	2	2	20	29	16	24	3	5	41	60	68	100
Zunahme 1965-76	1	13	5	125	2	50	8	-	-	8	800	7	700	2	-	17	850	25	139
Zunahme 1976-87	2	22	-1	-11	-	-	1	1	-	9	100	7	88	1	50	18	95	19	44

Aus statistischen Quellen der betroffenen Länder (Verkehrs- bzw. Zollstatistiken Frankreichs, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz)

- 1) Nordeuropa: Frankreich, Grossbritannien, Irland, Benelux, Skandinavien, BRD, DDR, Polen, CSSR
 2) provisorische Ergebnisse

Vom gesamten Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien entfielen im Jahre 1988 rund 20 Prozent auf schweizerische und je 40 Prozent auf französische und österreichische Uebergänge.

Die Schweizer Bahnen können ihr Marktpotential infolge der Konkurrenzierung durch die Mont-Cenis-Linie nicht voll ausschöpfen. Auch im Strassenverkehr ist der Anteil der französischen Uebergänge grösser als er nach dem Kriterium des kürzesten Weges wäre. Der Grund hiefür ist in der schweizerischen Gewichtsregelung für schwere Motorwagen zu suchen. Der Transitverkehr durch Oesterreich wird auf der Schiene durch die geringe Kapazität der Brennerbahn¹⁾ und der Pontebbana²⁾³⁾ begrenzt. Für mindestens einen Viertel und maximal die Hälfte des auf den österreichisch-italienischen Grenzübergängen ausgewiesenen Strassenverkehrs würde der kürzeste Weg durch die Schweiz führen.

2 Personenverkehr

Der alpenquerende Personenverkehr wird auf 60 - 70 Mio Personenfahrten geschätzt. Rund drei Viertel der Reisenden benützen das Auto, ein Sechstel die Bahn und ein Zwölftel das Flugzeug.

Die Querschnittsbelastungen auf den Uebergängen zwischen Fréjus (Mont-Cenis) und Brenner gehen aus Tabelle A1-2 hervor.

-
- 1) München - Innsbruck - Verona
 - 2) München - Salzburg - Villach - Triest, Osteuropa - Semmering - Villach - Venedig
 - 3) Die Pontebbana ist allerdings in den letzten Jahren, ähnlich wie die Löttschbergbahn, auf Doppelspur ausgebaut worden.

Tabelle A1-2: Belastung der Alpenübergänge zwischen Fréjus und Brenner (in Mio Personenfahrten)

	<u>Schiene</u>	<u>Strasse</u>
Fréjus - Mont-Blanc	3	3
Simplon - Gd St-Bernard 1)	3	4
Gotthard - San Bernardino 2)	4	16
Brenner (nur BRD-Italien)	2	14
Uebrige (Bündner Pässe, Reschen, Timmelsjoch)	-	6
Total ohne Kärntner Pässe	12	43

Die Simplon- und die Gotthardbahn befördern pro Jahr rund 2,5 Mio Transitreisende. Davon überschreiten die schweizerische Nordgrenze 70 Prozent in Basel, 20 Prozent in Vallorbe und die restlichen 10 Prozent in Schaffhausen. Dieser Transitverkehrsstrom entspricht etwa der Hälfte des gesamten, die schweizerische Südgrenze auf der Schiene überquerenden Reiseverkehrs.

An den Bahn-Grenzübergängen Brenner und Tarvisio werden jährlich insgesamt rund 3 Mio Reisende gezählt¹⁾.

Im Gegensatz zum Strassen-Schwerverkehr ist die Route durch die Schweiz für Personenautos attraktiv, da unsere Alpenstrassen oft den kürzesten Weg zwischen Nordeuropa und Italien darstellen und im Gegensatz zu den französischen und italienischen Uebergängen gebührenfrei befahren werden können.

1) Transit-, Einreise- und Ausreiseverkehr

2) Transit-, Einreise-, Ausreise- und Binnenverkehr

ANHANG 2: Künftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Im Durchschnitt ist bis zum Jahr 2020 mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs und einer Zunahme des Personenverkehrs um 50 Prozent zu rechnen.

Das künftige Volumen des alpenquerenden Verkehrs hängt in erster Linie von der Entwicklung der italienischen Volkswirtschaft und deren Beziehungen zu den übrigen EG-Partnern ab. Im Laufe der letzten neun Jahre sind hierüber mehrere Prognosen erarbeitet worden. Die Resultate der neun wichtigsten werden nachstehend wiedergegeben. Des weitern wird eine Perspektivstudie der CEMT¹⁾ berücksichtigt, die den grenzüberschreitenden Verkehr in ganz Westeuropa zum Inhalt hat.

Die meisten Prognose-Institute arbeiten mit zwei Szenarien, denen unterschiedliche Zuwachsraten des Verkehrs zugrunde liegen. Es gibt kaum zwei Prognosen, die genau dieselben geographischen und zeitlichen Räume betreffen. Um einen Vergleich zu ermöglichen, müssen alle Prognosen auf dieselbe Basis umgerechnet werden. In den Tabellen 2 und 3 haben wir die so ermittelten Durchschnittswerte zwischen den einzelnen Szenarien, bezogen auf die Uebergänge zwischen Modane und Tarvisio, einander gegenübergestellt. Als Ausgangsjahr wurde 1984 gewählt²⁾, mit einem Verkehrsvolumen von 68 Mio Tonnen und 65 Mio Personenfahrten³⁾.

Die Gegenüberstellung der Prognosen zeigt eine erstaunliche Homogenität der Mittelwerte. So weicht für das Jahr 2000 kein Mittelwert der Güterverkehrsprognosen um mehr als 15 Prozent oder 15 Mio Tonnen vom arithmetischen Mittel von 99 Mio Tonnen ab. Für das Jahr 2010 betragen die grössten Abweichungen 19 Prozent und für 2020 21 Prozent. Bei den Personenverkehrsprognosen

1) Europäische Verkehrsministerkonferenz

2) Letztes Jahr mit vollständiger Datenbasis

3) Transitverkehr Nordeuropa - Italien und bilateraler Verkehr Schweiz/Oesterreich - Italien

sind die Abweichungen vom arithmetischen Mittel geringer, nämlich 9 Prozent für das Jahr 2000, 19 Prozent für 2010 und 12 Prozent für 2020.

Tabelle A2-1: Prognosen der Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs von und nach Italien bis zum Jahre 2020, Gegenüberstellung

Prognose (Publikationsjahr)	Verkehrsvolumen in Mio t		
	2000	2010	2020
SGZZ/Bundesrat 1)	106	121	129
Prognos	111	145	99
MCI	112	139	154
Bertschi	91	112	150
Intraplan	97	126	165
BVU	84	99	117*
Fidiger	81	93	165*
Comitato Spluga	103	124	128
CEMT	102	139	-
Arithm. Mittel	99	122	136

* Extrapolation

1) Grundlage des Berichtes des Bundesrates vom 7. September 1983 über eine weitere Eisenbahnalpentransversale

Quellen der Tabellen A2-1 und A2-2:

- SGZZ: St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung, Prognosegrundlagen für den Transit-Güterverkehr, St. Gallen 1983
- Prognos: Prognos AG, Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale, Ueberprüfung der Nachfrageprognose, Basel 1988, S. 20
- MCI: Motor Columbus Ingenieurunternehmung AG, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, Basisbericht, Bern 1988, S. 4 - 6 ff
- Bertschi: Bertschi H.-J., Der alpenquerende Verkehr, dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz, Bern 1985, zitiert gemäss MCI, S. 4 - 6 ff

(Fortsetzung auf folgender Seite)

Tabelle A2-2: Prognosen der Entwicklung des alpenquerenden Personenverkehrs von und nach Italien bis zum Jahre 2020, Gegenüberstellung

Prognose (Publikationsjahr)	Verkehrsvolumen in Mio PF*		
	2000	2010	2020
Prognos	81	88	97
MCI	79	89	99
Bertschi	81	97	120
Intraplan	70	74	78
Fidiger	78	87	98
DFVLR	82	95	110
Arithm. Mittel	79	88	100

* PF: Personenfahrten

Quellen der Tabellen A2-1 und A2-2: (Fortsetzung)

- Intraplan: Intraplan Consult GmbH, Machbarkeitsstudie Brennerstrecke, Ueberschlägige Verkehrsprognose, München 1987, zitiert nach: Auswirkungen neuer Alpentransversalen auf Baden-Württemberg, Stuttgart 1989
- BVU: Beratergruppe Umwelt und Verkehr, Mittelfristiger alpenquerender Schienenverkehr Oesterreich/Schweiz, Freiburg im Breisgau 1989
- Fidiger: Fidiger, Coopers and Lybrand, The Transalpine Tunnels Case Study, London 1982, zitiert nach: Auswirkungen neuer Alpentransversalen auf Baden-Württemberg, Stuttgart 1989, S. 56
- Comitato Spluga: Comitato italiano per il traforo ferroviario dello Spluga; La proposta di rete ferroviaria europea integrata a media e ad alta velocità, Mailand/Frankfurt 1989
- CEMT: Bericht des Ministerrates der CEMT über Entwicklungstendenzen des internationalen Verkehrs und Infrastrukturbedürfnisse, Brüssel 1986
- DFVLR: DFVLR/NV/INRETS, A study in development of a high speed rail network in the EC, 1986, zitiert nach: Auswirkungen neuer Alpentransversalen auf Baden Württemberg, Stuttgart 1989, S. 57

4. Das Transitkonzept des Bundesrates

Der Eindruck wäre jetzt völlig falsch, nur die Angst vor dem drohenden Mehrverkehr auf der Strasse und die Angst vor der EG und ihren Interessen bestimmten das Handeln des Bundesrates und sein Konzept vom 10. Mai 1989.

Das hiesse ja, nur reagieren.

o Der Bundesrat will aber agieren - aus einer klaren Vorstellung heraus über

- die unverrückbaren Besonderheiten der geographischen Lage der Schweiz,

schützenswerte Alpen, die aber sicher passierbar sein müssen,

- die künftige Rolle, welche die Schweiz in Europa und gegenüber der EG spielen soll

Aufrechterhalten der jahrhundertealten Tradition als Verkehrsdrehscheibe,

- die Konsequenzen, die sich aus den grossräumigen Entwicklungen in der Verkehrsinfrastruktur Europas ergeben

Anschluss an das Eisenbahn-Hochleistungsnetz, das entsteht mit Nutzen für die ganze Schweiz,

- die zweckmässigste Gesamtverkehrspolitik, die alle sich stellenden Aufgaben in einen Gesamtzusammenhang stellt
auch andere grosse Aufgaben müssen noch bewältigt werden können.

o Wenn nun das Konzept des Bundesrates erläutert werden soll, dann ist erstens zu sagen:

- Das Konzept ist geprägt vom Willen, selber aktiv sein zu können, die Initialentscheide selber fällen zu können,
- entsprechend vom Willen, eine Lösung zu verwirklichen, die gesamtschweizerisch tragbar ist, weil sie auch gesamtschweizerisch Nutzen bringt,
- vom Willen, eine Lösung zu wählen, die einen energischen ersten Schritt beinhaltet, aber auch entwickelbar, flexibel bleibt.

Dabei ist wichtig:

Wir dürfen jetzt nicht mehr nur den Güterverkehr betrachten. Ebenso bedeutsam ist der Personenverkehr. Für die Standortgunst der Regionen ist ihr Anschluss an die europäischen Hochleistungsverbindungen sogar zentral.

Und da sind ja erstaunliche Entwicklungen im Gang, ausgelöst von der französischen TGV-Planung und ihren Erfolgen. Langsam wachsen die europäischen Schnellverkehrsstrecken zu einem Netz zusammen. Die Schweiz hat alles Interesse daran, sich einzufügen und damit ihre Standortgunst zu wahren, möglichst so, dass alle Regionen gleichmässig profitieren.

- o Ein zweiter Punkt ist die Linienführungsfrage:

Es genügt nicht, für die Bewältigung der Transportaufgabe lediglich die Bahn zu postulieren.

Sie muss auch befähigt werden. Dafür ist sie auszubauen - mit Blick auf den Güterverkehr unge-

fähr auf die doppelte Kapazität, wie wir bereits gesehen haben (wir können davon ausgehen, dass die Verdoppelung über den ganzen Alpenraum eine Verdoppelung je in den drei Transitländern verlangt, die schon heute ungefähr zu gleichen Teilen den Transitverkehr bewältigen).

Für die Schweiz heisst das im Prinzip eine neue Doppelspur quer durch das Land, deshalb reden wir auch von der "Neuen Eisenbahn-Alpentransversale" (NEAT).

Wo sollen wir die zusätzliche Kapazität bereitstellen, auf einer neuen Achse oder aufgeteilt auf mehrere Achsen?

Wie die Voruntersuchung und die Zweckmässigkeitsprüfung zeigen, haben wir im Prinzip alle Möglichkeiten. Sowohl die Splügen-, wie die Gotthard-, wie die Lötschberg - Simplon-Achse könnten voll ausgebaut die Aufgabe übernehmen. Wobei Gotthard und Lötschberg - Simplon Vorteile aufweisen. Aber auch Kombinationen sind denkbar.

NEIN Der Druck auf die Schweiz als kürzeste Route für den grössten Teil der Verkehrsströme ist grösser

Eine rollende Strasse
Basel - Marland ist
mit Splügen 1 NICHT
möglich

Wenn wir uns an die vorhin angesprochene Grundhaltung erinnern, wird sofort sichtbar, dass der Splügen im Grunde nicht in Frage kommen kann. Aber es wird auch klar, dass Gotthard allein nicht in Frage kommt, obschon er im Vernehmlassungsverfahren gestützt auf die Zweckmässigkeitsprüfung den ersten Rang erreichte.

WIESO?

Es ergibt sich nämlich fast zwangsläufig, dass

NEIN!

- eine Aufteilung notwendig ist, um den maximalen Nutzen für alle Regionen und für ein Betriebskonzept, das nicht eine Achse überbelastet, -----
- eine erste Etappe beschlossen werden muss, die nur soweit als nötig geht und dort, wo sich keine zwingenden Bedürfnisse zeigen oder zu grosse Unsicherheit bestehen, weitere Schritte offen lässt.

- o Und daraus folgt fast logisch das Transitkonzept des Bundesrates.

POUNDSCH, ABER NICHT LOGISCH

1. Hauptentscheid Gotthard

vorerst mit einer Neubau-
strecke von Arth-Goldau nach
Lamone.

2. Zusatzentscheid Lötschberg-
Basistunnel

aber ohne Ausbau des Simplon-
tunnels.

3. Flankierende Massnahmen

- zugunsten eines bestmögli-
chen Anschlusses der Ost-
schweiz,
- zur Stärkung der Simplonli-
nie als Hauptverkehrsachse
Paris - Mailand über Genf.

Das ist die erklärte Absicht des
Bundesrates - mit einigen weite-
ren Weichenstellungen die Grund-
lage für die Botschaft.



Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Der Bundesrat hat sich eingehend mit der neuen Eisenbahn-Alpentransversale befasst und die Hauptpunkte eines Gesamtpaketes festgelegt. Er hatte bereits früher von den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens Kenntnis genommen. Gestützt auf die Vorarbeiten des EVED traf er die Grundsatzentscheidung, die für die Erstellung der Botschaft an die eidgenössischen Räte bis zum Herbst 1989 nötig sind.

Aufgrund folgender Zielsetzungen und Rahmenbedingungen entschied sich der Bundesrat für ein Gesamtpaket. Dieses enthält den Gotthard als NEAT-Hauptentscheid und als Zusatzentscheidung den Bau eines Löttschberg-Basistunnels sowie den Ausbau der Simplonlinie und die Verbesserung der Zufahrten in der Ostschweiz. Vorbehalten bleibt die definitive Linienführung am Gotthard.

1. Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Leistungsfähige Verkehrswege durch die Alpen gehören zu den tragenden Elementen der schweizerischen Verkehrspolitik. Sie haben massgeblich zur wirtschaftlichen Prosperität beigetragen und unserem Land seine heutigen Standortvorteile verschafft.

Die Modernisierung dieser Verkehrswege bildet darum eine dringende Aufgabe der Gegenwart und nächsten Zukunft. Die ausländischen Schnellfahrlinien für den Reiseverkehr werden bereits vor der Jahrhundertwende unsere Landesgrenzen erreichen. Die schnellen Züge der Zukunft können auf unseren kurven- und steigungsreichen Bergstrecken aber nicht einmal halb so schnell verkehren wie auf den Zulaufstrecken im Flachland.

Vor allem aber ist ein Kapazitäts- und Leistungssprung bei den Bahnen nötig. Für die Jahre 2020/2030 wird eine Verdoppelung des Güterverkehrs zwischen Nordeuropa und Italien prognostiziert, wobei 1987 der gesamte Alpentransit auf Schiene und Strasse bei 63 Millionen Tonnen lag. Der kürzeste Weg für mehr als die Hälfte dieser Verkehrsströme führt durch die Schweiz.

Aus diesen Gründen drängt sich eine wesentliche Verbesserung der Transitmöglichkeiten geradezu auf. Entsprechende Schritte hat der Bundesrat mit dem Bericht über die Legislaturplanung 1987-1991 bereits angekündigt. Massgeblich für deren Realisierung sind die folgenden Zielsetzungen:

- Die schweizerische Transitpolitik muss sich in die europäische Verkehrspolitik sinnvoll einfügen, jedoch auch nationalen Interessen entsprechen. Kurz gesagt: Wir bauen für die Schweiz und investieren für Europa.

- Damit die prognostizierte enorme Gütermenge nicht auf der Strasse transportiert wird und Mensch und Umwelt belastet, muss der Transitverkehr auf die Schiene gebracht werden. Die zu treffenden Entscheide müssen darum eine möglichst grosse Entlastung der Strasse bewirken. Dabei sind die Voraussetzungen für einen leistungsstarken kombinierten Verkehr zu verbessern.

- Das Gesamtprojekt muss im volkswirtschaftlichen Interesse liegen und betriebswirtschaftlich amortisierbar und verzinsbar sein.

- In Anbetracht der raschen Entwicklung müssen die anzustrebenden Verbesserungen möglichst umgehend an die Hand genommen werden.

- Staatspolitisch betrachtet, ist einerseits ein nationaler Konsens unerlässlich. Andererseits sind Verbesserungen in Aussicht zu nehmen, die einen möglichst grossen eigenen Handlungsspielraum eröffnen.

Diese Ziele setzen wirksame Rahmenbedingungen voraus. Darum will sich der Bundesrat weiterhin für die Beibehaltung der 28-t-Limite für Lastwagen einsetzen und die Grundlagen für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe schaffen. Unerlässlich sind aber auch

der Verzicht auf weitere grössere Ausbauten des Nationalstrassen-netzes und eine Politik, die auf Gesamtkoordination ausgerichtet ist.

2. Unerlässliches Gesamtpaket

Im Zentrum steht für den Bundesrat eine moderne Flachbahn, die den künftigen Ansprüchen genügt. Er erachtet es aber aus staats- und umweltpolitischen sowie aus Zeitgründen unerlässlich, eine gewisse Aufteilung und Verteilung der zu erwartenden Verkehrsströme vorzunehmen. Der Bundesrat will deshalb ein Gesamtpaket schnüren. Dies umsomehr, als ein solches Vorgehen volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zuwiderläuft und vor allem auch die europäische Ausrichtung gewährleistet bleibt. Zudem ergeben sich aus einem Gesamtpaket gewichtige ökologische Vorteile, kann doch der Ausbau der Zufahrtsstrecken vorerst reduziert werden. Schliesslich ergeben sich aus einer Aufteilung strategische Vorteile.

Der Bundesrat betrachtet die Gotthard-Achse als die optimale Grundlage für einen Hauptentscheid. Sie liefert die besten Voraussetzungen für ein Gesamtpaket.

Die Gotthard-Achse bildet für einen grossen Teil der Verkehrsströme die direkteste Linie im Nord-Süd-Verkehr und bietet auch bezüglich der Anschlussinvestitionen im Ausland die geringsten Probleme. Ferner leistet sie von allen geprüften Varianten den grössten Beitrag zur Entlastung der Strasse und damit zur Verbesserung der Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse. Die Gotthard-Achse bildet sodann die wirtschaftlich günstigste Lösung. Schliesslich ermöglicht sie den grössten Handlungsspielraum, liegen doch die beiden Tunnelportale auf schweizerischem Boden.

Der Bundesrat visiert aber vorerst nur die Inangriffnahme der nötigen Infrastrukturbauten an. Dazu gehören der Basistunnel am Gotthard und die wichtigsten Verbesserungen im Norden und im Süden. Die Modernisierung der Gotthard-Achse ist als Baukastensystem zu begreifen. Sollten sich später aufgrund der Entwicklung weitere Ausbauten aufdrängen, so lassen sich diese dannzumal ohne weiteres ebenfalls auf moderne Weise realisieren.

Als wichtiges Element einer Varianten-Kombination und besseren Verteilung der Verkehrsströme drängt sich für den Bundesrat ein Lötschberg-Basistunnel mit kurzen Anschlüssen an die bestehende Strecke auf. Eine solche Lösung kann aus der Realisierung der Bahn 2000 Nutzen ziehen. Sie bietet sich als ideale Kombination von Schiene und Strasse an, indem das bestehende und geplante Nationalstrassennetz sinnvoll ergänzt werden kann. Insofern bildet sie einen realistischen Rawilersatz. Und sie ermöglicht einen optimalen Anschluss der Nordwestschweiz und Berns an den Personenschnellverkehr im Nord-Süd-Bereich.

Was den Simplontunnel anbelangt, so ist es denkbar, dass die kommende Entwicklung später auch hier einen Ausbau verlangt. Entsprechende Initiativen müssen dann aber von italienischer Seite ausgehen.

Zu einem sinnvollen Gesamtpaket gehören für den Bundesrat sodann gute Zufahrtslinien. Verbesserungen drängen sich sowohl in der Westschweiz wie der Ostschweiz auf.

3. Die einzelnen Elemente des Gesamtpakets

Das Transitkonzept ist zusammen mit den Zufahrten als Ganzes zu beschliessen und in Angriff zu nehmen. Es enthält die folgenden Elemente.

3.1. Hauptentscheid NEAT: Gotthard

Nach den heutigen Beurteilungen lassen sich vorerst auch ohne Vollausbau ein beträchtlicher Kapazitätssprung und wesentlich kürzere Reisezeiten realisieren.

3.1.1 Beschrieb der notwendigen Bauprojekte

- Gotthard-Basistunnel: Das Nordportal des Gotthard-Basistunnels liegt bei Amsteg, das Südportal östlich des Dorfes Bodio. Die Tunnellänge beträgt 49 km. Zu rechnen ist mit einer Bauzeit von 12

bis 16 Jahren. Die Anlagen sollten demnach zwischen 2005 und 2010 betriebsbereit sein.

Ein spezielles Problem ergibt sich mit der neuen Variante Gotthard-Ost. Bisher haben sich die Experten mit Bezug auf die geologischen Bedingungen und bautechnischen Fragen auf einzelnen Abschnitten dieser Variante heftig widersprochen. Das EVED hat darum einen weiteren Experten beauftragt, zur Kontroverse einen Bericht zu erstellen. Dieser liegt noch nicht vor. Der Bundesrat geht aber im folgenden von der bisher projektierten Gotthard-Route aus.

Die Variante Gotthard-Ost könnte den Anschluss an das Ostschweizer Bahnnetz ermöglichen. In diesem Fall würde sich die Frage der Zufahrten aus der Ostschweiz anders stellen.

- Verbesserung der Gotthardachse im Norden: Als nördlicher Anschlusspunkt an das bestehende Netz bietet sich der Raum Arth-Goldau an. Von dort führt die neue Linie durch den Urmiberg nach Ingenbohl und quert den Schwyzer Talboden parallel zur N4 in einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel, um dann durch einen neuen Axentunnel nach Altdorf zu führen. Der südliche Teil dieses Tunnels ist vierspurig anzulegen, um auch das Dorf Flüelen von der bestehenden Gotthardlinie zu entlasten. Zwischen Altdorf und Erstfeld sind vier Gleise vorgesehen. Danach trennt sich die Neubaustrecke wieder von der bestehenden Linie und führt auf dem Talboden zum Nordportal.

- Verbesserung der Gotthardachse im Süden: Vom Südportal folgt die Neubaustrecke bis nach Preonzo der N2 und verläuft von dort auf der östlichen Seite des Tessin bis nach Castione, wo sie die bestehende Gotthard-Linie erreicht. Sie folgt dieser mit Ausnahme eines kurzen Tunnels zur Unterführung von Arbedo bis nach Giubiasco und schmiegt sich dann an die Linie nach Locarno an, von der sie am Ostrand von Cadenazzo nach Süden in den Monte-Ceneri-Basistunnel abbiegt. Diesen verlässt sie auf der Höhe des Dorfes Lamone (bei Lugano), um beim gleichnamigen Bahnhof in die bestehende Linie einzumünden.

3.1.2 Zufahrtslinien, Kapazitäten und Reisezeiten

Die folgenden Zufahrtslinien mit den entsprechenden Kapazitäten ermöglichen einen modernen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb:

- Zufahrtslinien im Norden: Aus der Nordschweiz führen zwei Doppelspur- und zwei Einspurlinien in den Zugerseeraum:

Basel-Olten-Luzern-Immensee (Doppelspur)

Basel-Bözberg-Henschiken-Rotkreuz (grösstenteils Doppelspur, Rest wird im Rahmen des Transitkorridors ausgebaut)

Zürich-Thalwil/Affoltern-Zug-Rotkreuz/Arth-Goldau (Einspur)

Im weiteren bestehen Verbindungslinien vom Hauensteintunnel-Südportal und aus dem Limmattal nach Henschiken (bei Lenzburg).

Die Kapazität dieses Zufahrtsliniensystems beläuft sich auf 200-225 Züge pro Tag und Richtung. Diese ausgewiesene Kapazität sollte nicht zuletzt auch im Lichte einer Aufteilung der Verkehrsströme genügen. Bei starker Entwicklung ist in einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Ausbau der Zufahrtsstrecken zu realisieren. - Die Strecke Henschiken-Arth-Goldau ist für den Huckepack-Transport von Lastwagen mit 4.20 m Eckhöhe auf das entsprechende Profil auszubauen.

Mit diesem Zufahrtsliniensystem will der Bundesrat vorerst auf die folgenden weiteren Bauprojekte verzichten:

Bau der Linie Immensee-Luzern Tiefbahnhof-Sempach

Drittes Gleis Arth-Goldau-Gexi

Neubaustrecke im Berg Arth-Goldau-Walchwil-Zug

Neue Linie Zug-Uetlibergtunnel-Zürich.

Sollte sich aus Gründen der Verbesserung der Linie Zürich-Luzern oder des Regionalverkehrs gleichwohl der Bau des Tiefbahnhofs Luzern aufdrängen, müsste dies im Rahmen einer erweiterten Bahn 2000 erfolgen. Gleiches gilt für den Uetlibergtunnel.

- Zufahrtslinien im Süden: Aus dem Süden führen drei Gleise zum Südportal:

Chiasso-Mendrisio-Lamone (Doppelspur)

Luino-Gambarogno-Bellinzona (Einspur)

Die Kapazität dieser Gleise beläuft sich auf 200 Züge pro Tag und Richtung. Sie können den internationalen alpenquerenden Verkehr grundsätzlich aufnehmen, zumal der Engpass zwischen Lamone und Chiasso 30 km misst. Der internationale Verkehr muss allerdings Priorität erhalten. Bei starker Entwicklung ist in einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Ausbau zu realisieren.

Ab Chiasso führen vier Spuren nach Albate, von wo je eine Doppelspur der FS und der FNM (Ferrovie Nord Milano) nach Mailand und eine Einspurlinie nach Lecco-Bergamo-Brescia führen. Im Raume Seveso/Seregno zweigen zwei weitere Linien ab. Die linksufrige Langenseebahn führt einspurig von Cadenazzo nach Lavegno und teilt sich dort in drei Linien nach Varese-Mailand, nach Gallerate-Mailand und nach Sesto-Novara.

Mit der Konzentration auf die beschriebenen Bauprojekte will der Bundesrat vorerst auf den Bau einer neuen Strecke Lamone-Chiasso verzichten.

Beim heutigen Fahrplan beträgt die kürzeste Reisezeit von Basel nach Mailand 5 Stunden 17 Minuten. Nach unseren Vorschlägen ergibt sich neu eine Reisezeit von 3 Stunden 10 Minuten. Beim Vollausbau würde die Reisezeit 2 Stunden 45 Minuten betragen.

3.2. Bau eines verkürzten Basistunnels am Lötschberg

3.2.1. Beschrieb

Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie werden verschiedene Varianten geprüft. Die kürzeste Variante mit einem Basistunnel von rund 28,4 km führt von Kandergrund in den Raum Gampel/Steig. Hinzu kommen Verladestationen im Norden und im Süden. Diese sollen mög-

lichst nahe bei den Autobahnen N6 und N9 liegen. Darum wird die Verladestation im Norden wahrscheinlich im Raum Spiez (in Heustrich) erstellt.

Die Realisierungszeit beträgt rund acht Jahre. Der Basistunnel wird auf das gleiche Lichtraumprofil wie der Gotthard ausgebaut (für Lastwagen mit 4,20 m Eckhöhe).

3.2.2. Zufahrtslinien, Kapazitäten und Reisezeiten

Die Zufahrtslinien im Norden erfordern keine grösseren Ausbauten. Ein Ausbau der Strecke Heustrich-Frutigen (Kandergrund) ist allerdings nicht ganz auszuschliessen. Das Projekt profitiert von der Realisierung von Bahn 2000. Im Süden ist eine Stromschiene für den Simplontunnel erforderlich, die bereits im Zusammenhang mit der Uebergangslösung für Lastwagen mit 4 m Eckhöhe in Diskussion steht. Auf der Südrampe müssen auf italienischem Gebiet für den Güterverkehr verschiedene Tunnels vor Domodossola mit einer Länge von 8,5 km den neuen Erfordernissen angepasst werden, es sei denn, es werde ein Terminal für die rollende Landstrasse in Iselle gebaut.

Die Kapazitäten belaufen sich auf 300 Züge pro Tag und beide Richtungen im Lötschberg-Basistunnel, auf 250 Züge pro Tag und beide Richtungen am Lötschberg-Berg und auf 220 Züge pro Tag und beide Richtungen am Simplon. Dies zeigt, dass zwischen der Nordschweiz und Wallis genügend Kapazitäten vorliegen, um den Autoverlad und den regionalen Personenverkehr zu bewältigen.

Beträgt die Reisezeit von Basel über Brig nach Mailand heute 5 Stunden 35 Minuten, so lässt sie sich neu auf 3 Stunden 20 Minuten reduzieren.

3.3 Entwicklung der Simplonachse

Die Entwicklung der Simplonachse gehört zu den wesentlichen Elementen dieses Gesamtkonzeptes, geht es doch um die Verbesserung der Verbindung zwischen Mailand und Paris. Innerschweizerisch be-

trachtet wird auf diese Weise die Funktion der Westschweiz als Verkehrsdrehscheibe gefestigt.

Im Zentrum stehen die durchgehende Doppelspur im Wallis und der Ausbau der Strecke Genf-Mâcon über Nantua. Der Bundesrat will die Projektierung durch die SNCF und die SBB nachhaltig unterstützen. Die SBB haben sich bereits an einer Machbarkeitsstudie beteiligt.

Ziel muss sein, zu verhindern, dass die Schweiz umfahren wird. Denn gegenwärtig wird in Frankreich auch der Ausbau der Linie durch den Mont Cenis über Chambéry-~~Anancy~~ projektiert. Das EVED ist darum wie die SBB in Kontakt mit den zuständigen französischen Behörden.

3.4. Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz

VERBERHOLT!

Im Rahmen des Gesamtpaketes hält der Bundesrat eine Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz als unerlässlich. Entscheidendes hängt dabei von der definitiven Linienführung am Gotthard ab. Der Bau der Gotthard-Ost-Variante würde sowohl in Linthal als auch in Trun einen Anschluss an das Ostschweizer Bahnnetz ermöglichen. Die entsprechenden Projekte liegen aber noch nicht vor.

Bleibt es bei der ursprünglichen Linienführung am Gotthard, können ohne grossen Aufwand im Basistunnel Vorarbeiten für einen späteren Ausbau des Ypsilon-Astes (Anschluss Richtung Chur) an die Hand genommen werden.

Als nicht weniger bedeutsam hält der Bundesrat die Verbesserungen am bestehenden Netz. Zu denken ist insbesondere an eine

- Reduktion der Fahrzeit Zürich-St. Gallen
- Verbesserung der Strecke im St. Galler Rheintal
- Verbesserung des Anschlusses der Nordostschweiz an die Gotthardlinie (entweder über Bodensee-Toggenburg-Bahn und Südostbahn Arth-Goldau oder durch eine neue Verbindung Wädenswil-Zug).

Diese Projekte müssten im Rahmen einer erweiterten Bahn 2000 verwirklicht werden.

Als unerlässlich erachtet der Bundesrat zudem die Förderung der Achse Zürich-München. Denn auch beim Ausbau am Brenner führt die kürzeste Strecke von München nach Mailand durch den Gotthard. Schaffhausen und St. Margrethen gewinnen dabei an Bedeutung.

4. Gesamtkapazitäten, Kosten und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen

Der Bundesrat hält das Gesamtpaket für leistungsfähig, in seinen Kostenfolgen vertret- und überschaubar und als wirtschaftlich, zumindest nicht als unrentabel.

4.1. Gesamtkapazitäten

Der Vollausbau der Gotthard- oder Lötschberg/Simplon-Achse ergäbe je eine Gesamtkapazität von 500-550 Zügen pro Tag und beiden Richtungen zusammen. Im Gesamtpaket ergibt sich folgende Aufteilung der Kapazitäten:

Basistunnel und Zufahrten	Züge pro Tag/beide Richtungen
----------------------------------	--------------------------------------

Gotthard

Basistunnel	300
Bergstrecke	250
Südbahn (Arth-Goldau-Gexi)	280
Querschnitt Immensee	300
Querschnitt Walchwil	120
Querschnitt Melide	280
Querschnitt Magadino	120

Lötschberg

Basistunnel	300
Bergstrecke	250
Simplon	220

Anstelle der 500-550 Zügen im Vollausbau stehen im unterbreiteten Gesamtpaket auf der Gotthardachse ~~400~~³⁸⁸ und am Lötschberg/Simplon ~~220~~¹⁶² Züge und damit total ~~620~~⁵⁵⁰ Züge zur Verfügung. Das ergibt eine etwas geringere Gesamtkapazität gegenüber einem Vollausbau am Gotthard, bei dem die Kapazitäten der Lötschberg-Bergstrecke ebenfalls voll zur Verfügung stehen würden. Dafür ergibt sich der Vorteil einer weiteren schnellen Verkehrsverbindung. Vor allem aber können auf diese Weise die für den Lötschberg-Basistunnel gesetzten Ziele realisiert werden.

Die Bergstrecken gehören zum Gesamtsystem und sind in diesem Sinne als Ergänzung und notwendige Kapazitätsreserven zu betrachten.

4.2. Kosten

Die bisherigen Kostenberechnungen der Experten aus dem Jahre 1988 bilden Größenordnungen auf der Basis des heutigen Planungs- und Preisstandes und unter der Annahme von bewältigbaren geologischen Risiken. Sie ergeben folgendes Bild:

- Gotthard-Basistunnel Amsteg-Bodio	Fr. 3,0 Miard.
(Bau Gotthard-Ost	Fr. 4,6-5,1 Miard.)
- Zufahrten im Norden	Fr. 1,2 Miard.
- Zufahrten im Süden	Fr. 1,2 Miard.
- Lötschberg-Basistunnel	Fr. 1,7 Miard.
- Autoverladestationen im Norden und Süden	Fr. 0,45 Miard.
- Anschluss Ypsilon-Ast	Fr. <u>0,05 Miard.</u>
Gesamtkosten	Fr. <u>7,6 Miard.</u>

ÜBERHOCHT

Im Fall eines Baus von Gotthard-Ost ergäben sich Mehrkosten von 0,5 - 1 Miard. Franken.

Nicht inbegriffen in diesen Grössenordnungen sind die ebenfalls ausgabenrelevanten Zusatzentscheide in der West- und Ostschweiz. Dazu liegen noch keine schlüssigen Berechnungen vor. Ebenfalls nicht einbezogen sind später notwendig werdende Ausbauten.

Auf Jahrest ranchen umgerechnet sind am Gotthard jährliche Investitionsvolumen von rund 200 - 250 Mio. Franken und während der letzten fünf Jahre von 700 Mio. Franken erforderlich.

Für den Lötschberg belaufen sich die jährlichen Investitionsvolumen durchschnittlich auf rund 400 Mio. Franken.

Der Bundesrat wird in einem nächsten Schritt Beschlüsse zur Finanzierung dieser gesamten Investitionen zuhanden der Ausarbeitung der Botschaft fassen.

4.3. Wirtschaftlichkeit

Für den Vollausbau am Gotthard wurden ursprünglich Kosten von rund 11,1 Miard. Franken errechnet. Aufgrund dieser Investitionen stufen die Experten die Gotthard-Variante bei günstiger Entwicklung als ein wirtschaftliches Unternehmen ein. Das Gesamtpaket dagegen ermöglicht tiefere Gesamtkosten bei einer etwas tieferen Gesamtkapazität.

Nach Auffassung des Bundesrates kann sich darum auch das Gesamtpaket als wirtschaftlich erweisen. Erste Ueberprüfungen mit Bezug auf den Gotthard bestätigen dies. Ohne die notwendige definitive Untersuchung vorwegzunehmen, zeigt die Kostenseite, dass die durch die neuen Strecken ermöglichten Ersparnisse bei den Betriebskosten den Mehraufwand für Abschreibung und Verzinsung in etwa kompensieren können.

UEBERHOLT

Zudem geht der Bundesrat davon aus, dass ein massgeblicher Teil der Investitionen am Lötschberg aus Mitteln der Treibstoffzollerträge getätigt werden kann. Deren Wirtschaftlichkeit ist darum im Rahmen des gesamten Nationalstrassennetzes zu prüfen.

Für den Bundesrat ergeben sich aber auch gewichtige volkswirtschaftliche Vorteile. Diese äusseren sich insbesondere in kürzeren Reisezeiten beim Personen- wie beim Güterverkehr. Vor allem aber ergibt sich eine höhere Attraktivität einer Reihe von Regionen als Orte des Wohnens, Erholens und der Wirtschaft. Hinzu kommt eine deutliche Umweltentlastung. Insgesamt schätzen der Bundesrat daher den volkswirtschaftlichen Nutzen eindeutig höher ein als die betriebswirtschaftlichen Vorteile.

5. Uebergangslösung

Ein Werk mit derart langfristigen Folgen verlangt, dass bereits kurzfristig alle Anstrengungen für ein erfolgreiches Gelingen unternommen werden. Dies umso mehr, als unser Land im Rahmen der laufenden Verhandlungen mit der EG kurzfristige Massnahmen ins Auge fassen muss.

Das EVED hat darum den SBB und der BLS den Auftrag erteilt, Machbarkeitsstudien für einen Huckepack- Doppelkorridor am Gotthard und Lötschberg/Simplon vorzulegen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich bis zum Jahre 1993/95 die Kapazitäten mit baulichen Massnahmen erheblich ausweiten und mehr als verdoppeln lassen.

Gegenüber den 1988 bewältigten rund 114'000 Sendungen im kombinierten Verkehr (unbegleiteter kombinierter Verkehr und rollende Landstrasse) wird es auf den Beginn des EG-Binnenmarktes möglich sein, 1993/95 477'000 Sendungen zu befördern. Dabei eignet sich nur die Lötschberg-Simplon-Linie als rollende Landstrasse für Lastwagen mit 4 m Eckhöhe. In Vordergrund steht bei der BLS eine superprovisorische Lösung mit einer dritten Schiene.

Günstige Verhandlungsergebnisse mit den EG vorausgesetzt, erachtet es der Bundesrat als unumgänglich, diese kurzfristige Kapazitätsausweitung rasch in Auftrag zu geben. Dies wird allerdings mit weiteren Kosten verbunden sein. Die korridorbedingten Investitionen am Gotthard und am Lötschberg betragen 400-450 Mio. Franken. Hinzu kommen vorzuziehende Investitionen, die insbesondere am Gotthard anfallen. Die Betriebsbeiträge könnten dabei von 34 Mio. im Jahre 1988 auf 80 Mio. Franken ansteigen. Es ist allerdings in

Rechnung zu stellen, dass die Marktentwicklung das ganze Unternehmen in ein wirtschaftlich günstigeres Licht stellen könnte.

Sinnvoll ist diese gewaltige kurzfristige Anstrengung aber nur, wenn sowohl in der Bundesrepublik Deutschland wie in Italien die nötigen Terminals erstellt werden. Diesbezügliche Kontakte haben EVED und SBB bereits aufgenommen.

Der Bundesrat beauftragte das EVED, für die Uebergangslösung entweder eine Botschaft an die eidgenössischen Räte vorzubereiten oder Anträge im Rahmen der nächsten Bundes- und SBB-Budgets zu stellen.

5.89

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS-UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
Pressedienst

TRANSITKONZEPT NEAT

Hauptentscheid

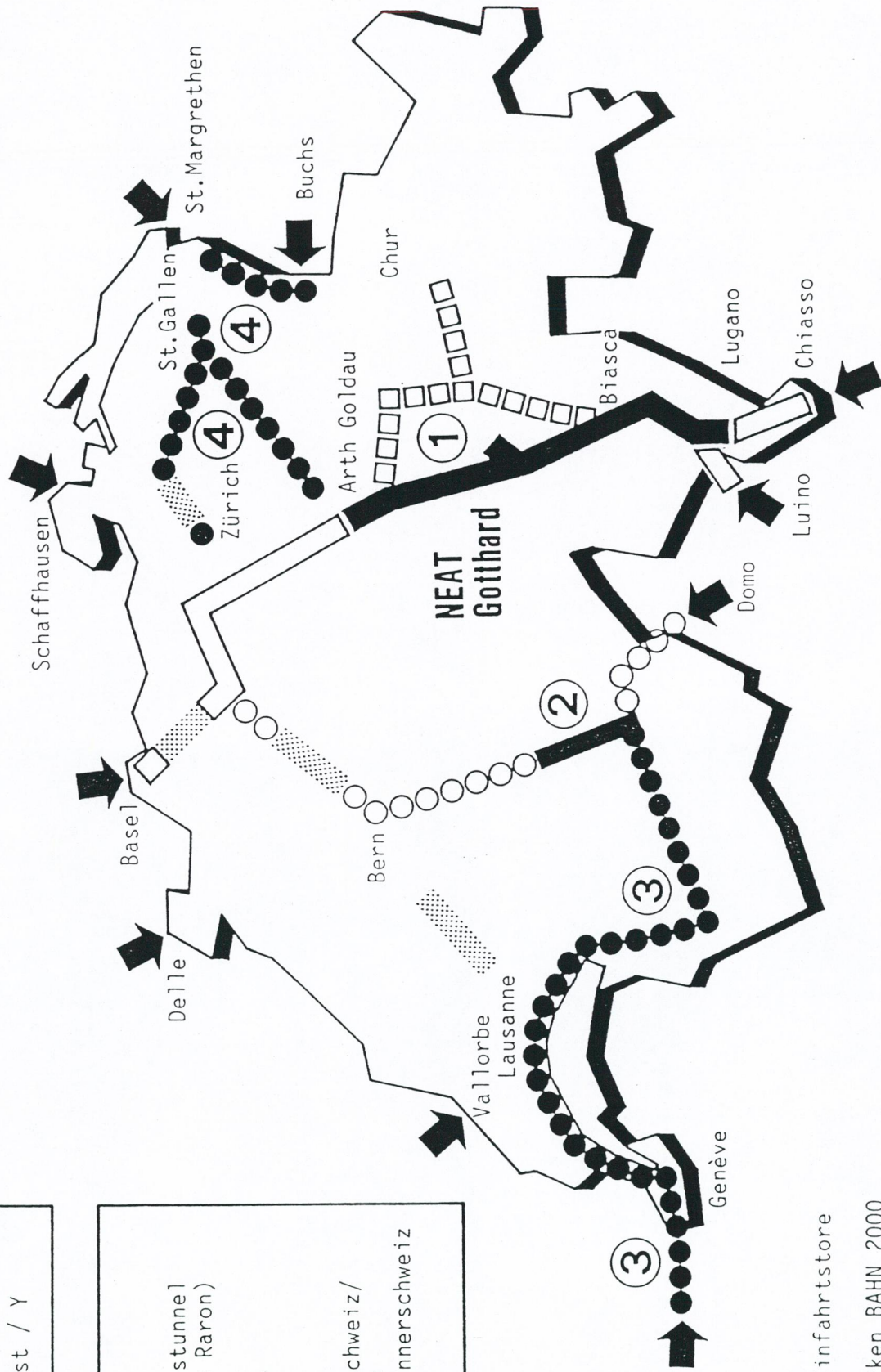
① NEAT Gotthard
ev. Gotthard Ost / Y

Zusatzentscheid

② Lötschbergbasistunne] (Kandergrund - Raron)

③ Aufwertung der Simplonachse

④ Anschluss Ostschweiz/ Verbesserungen Ostschweiz - Innerschweiz und Rheintal



Legende:

- ➔ Eisenbahn-Einfahrtstore
- ⋯⋯⋯ Neubaustrecken BAHN 2000

Transitachsen Güterverkehr

▬ bestehende Zufahrten der NEAT Gotthard

○○○○ bestehende Zufahrten Lötschberg-Simplon

5. Gesamtverkehrspolitik

Es ist schon gesagt worden: Wenn wir agieren wollen, brauchen wir eine Gesamtsicht.

Man kann die Bedeutung des Transitkonzept des Bundesrates nur erfassen, wenn man es in den Gesamtzusammenhang in der schweizerischen Verkehrspolitik stellt.

Dieser Gesamtzusammenhang ist bei jeder Gelegenheit darzustellen, man muss ihn kennen, man muss ihn akzeptieren:

4 Prinzipien

- freie Wahl der Verkehrsmittel,
- Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Bedürfnissen,
- Priorität des öffentlichen Verkehrs,
- die Schweiz als Testland für den kombinierten Verkehr.

4 Schwerpunkte

- Bahn + Bus 2000,
- NEAT inklusive Uebergangslösung,
- Vollendung des Nationalstrassennetzes,
- Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

3 Etappen

- bis 1994 Vervierfachung des Kombi-Verkehrsangebotes auf den heutigen Transitachsen,
- bis 2000 Realisierung Bahn + Bus 2000
- sowie Lötschberg-Basistunnel bis 2010, Gotthard-Basistunnel als Herzstück der NEAT.

Das sind die Schlagworte der Schweizer Verkehrspolitik, die man ohne Hemmungen propagieren darf. Sie sind nämlich Ausdruck einer vernünftigen, der einzig möglichen Politik.

Man redet jetzt oft von Ogis 4/4/3.

Das ist gut, weil einprägsam und nahe der Realität, da die Formel zu Recht anspielt auf eine Mannschaft mit klaren Zielsetzungen und wirksamem Spielsystem. Nur sie hat Aussichten auf Erfolg.

6. Funktion der Lötschberg - Simplon-Achse

Man muss es noch einmal wiederholen - weil offenbar immer wieder Unsicherheiten aufkommen (vielleicht z.T. wegen gezielter Desinformation).

Die Lötschberg - Simplon-Achse gehört in das Transitkonzept des Bundesrates, das auf einem System von zwei Achsen basiert, die grundsätzlich gleichwertig sein sollen, wobei auch die BAHN 2000-Neubaustrecken mitzuberücksichtigen sind.

Die Achsen werden aber vorläufig nicht beide voll ausgebaut. Das Schwergewicht liegt auf der Gotthard-Achse für ein Lichtraumprofil durchgehend ohne jegliche Beschränkungen, währenddem solche Beschränkungen auf der Südseite des Simplons voraussichtlich weiterhin bestehen bleiben.

Dieses Vorgehen wird erlauben, den kombinierten Nord - Süd-Gütertransport schwergewichtig über den Gotthard zu führen. Und das ist auch logisch. Es entspricht den Bedürfnissen und den Anforderungen an ein attraktives Angebot. (Die beabsichtigte Förderung des kombinierten Verkehrs ist ja ein

*Die Kapazitäten für
alpenuwende Verkehr*

$\frac{60}{388}$	$\frac{L0}{162-168}$	Züge
------------------	----------------------	------

4m-Edhöhe auf Niederflerwagen sollen bis Domo möglich werden

Im Widerspruch zu Ziff 8 S. 3

schwieriges Vorhaben, das die Konzentration der Kräfte verlangt. Deshalb besteht gar kein Interesse, die Lötschberg-Achse dafür gleichwertig einzubeziehen.)

Der Lötschberg - Simplon-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel geht aber nichts ab. Sie ist voll für den normalen Eisenbahn-Güterverkehr und vor allem für den Personenverkehr zur Verfügung, dem sie die attraktivste Verbindung Basel - Mailand bietet.

Die vorgesehenen Neubaustrecken auf den beiden Achsen genügen aus heutiger Sicht. Ein neuer Simplon-Basistunnel ist ~~noch~~ nicht nötig, aber selbstverständlich auch nicht auf die Dauer ausgeschlossen. Er bleibt einer späteren Zukunft überlassen.

Rein aus der Sicht des Nord - Süd-Transites könnte man sogar auf den Lötschberg-Basistunnel vorläufig noch verzichten (und sich auf Profilerweiterungen im Scheiteltunnel beschränken für eine Uebergangszeit).

via Gotthard 10 min schneller

Er könnte neu abmediet werden, wenn man zwischen Bern und Fribourg weitere Gleise legen würde.

nur für LKW/Kar-Transport Kisteg - G'stein

Der Grund, warum er trotzdem ins Transitkonzept des Bundesrates aufgenommen wurde, liegt darin, dass er neben der Transitaufgabe noch andere Aufgaben bewältigen muss:

- Verstärkung des Gesamtsystems Lötschberg - Simplon mit einer entsprechenden Aufwertung auch der Simplonlinie, die für die Westschweiz von vitaler Bedeutung ist,
- Verbesserung der Verbindung Bern - Wallis im Rahmen von BAHN 2000,
- Rawilersatz.

Damit hat der Lö-Berns-Tunnel nichts zu tun

NICHT im Konzept BAHN 2000

Alle vier Aufgaben zusammen begründen den Lötschberg-Basistunnel, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird.

Denn, um die vier Aufgaben zweckmässig zu erfüllen, ergibt sich eindeutig ein Basistunnel von Kandergrund in den Raum Gampel-Steg - Raron. Das ist die vertretbare Lösung - nachdem ja am Schluss immer auch noch das Prinzip "soviel wie nötig" und nicht "soviel wie möglich" zählen muss.

Das ist eine ganz andere Sicht, als sie noch für die Zweckmässigkeitsprüfung NEAT bzw. das Vernehmlassungsverfahren galt, in welchem ein langer Tunnel von Reichenbach nach Visp zur Diskussion stand.

Dieser Tunnel war rein auf die Transitsicht ausgerichtet für eine vollwertige Lötschberg - Simplon-Achse im Vergleich zur Gotthard- oder zur Splügenachse. Diese Sicht ist mit dem Transitkonzept des Bundesrates überholt.

7. Autoverlad

Rawilersatz ist ein Auftrag des Parlaments. Es geht nicht zuletzt um eidgenössische Solidarität.

Da keine andere Strasse in Frage kommt, liegt der Ausbau des Autoverlads am Lötschberg nahe. Eine solche Absicht muss zumutbar sein. Es kann niemand die Garantie in Anspruch nehmen, in seinem Leben keine Veränderungen bestehen zu müssen.

Der Druck zum Ausbau des Lötschberg-Autoverlads ist schon da. Das ist verständlich; auch die Reaktion darauf ist verständlich. Deshalb steht ja schon ohne Lötschberg-Basistunnel ein Ueberlaufverlad ab Heustrich zur Diskussion.

Mit dem Lötschberg-Basistunnel entsteht aber eine neue Situation. Er schafft die Möglichkeit eines vernünftigen weiteren Schrittes für den Autoverlad und damit gleichzeitig die Möglichkeit, zugunsten des Transitkonzeptes Treibstoffzollmittel einzusetzen.

Dabei ist es logisch und folgerichtig, das Konzept des Autoverlades umzukehren:

- Normalverlad durch den Basistunnel,
- nur noch Ueberlauf über den Scheiteltunnel.

Die Verladeanlagen für den Normalverlad müssen möglichst nahe an die den Verkehr heranführenden oder abnehmenden Nationalstrassen zu liegen kommen und ~~selbstver-~~
~~ständig~~ zudem so gewählt werden, dass keine unnötige Zusatzbelastung im Kandertal entsteht.

Damit liegt die Lösung auf dem Tisch:

- Im Norden Verlad in Heustrich,
- im Süden Verlad im Raum Gampelsteg/Raron.

Die Botschaft des Bundesrates wird auf diesem Konzept aufbauen.

Angst ist somit unbegründet:

- Der Hauptverlad wird nicht in Kandergrund stattfinden,
- es gibt keinen Weiterausbau des Autoverlades Kandersteg - Goppenstein und damit keine ~~weitere~~ *Zunahme der* Strassenbelastung im Kandertal durch den Autoverlad.

Es ist überhaupt keine Angst vor Ueberschwemmung mit Verkehr am Platz: Der Autoverlad hat vom Bahnbetrieb her natürliche Grenzen:

Im Basistunnel werden für den Autoverlad 132 Züge pro Tag und in beiden Richtungen, d.h. 66 Zugpaare ~~im Viertelstunden-Takt~~, zur Verfügung stehen. Das ergibt eine Maximalkapazität auf der Bahn von 400 Fahrzeugen/Stunde und Richtung. Dieses Angebot ist gerade abgestimmt auf die Kapazität der Zufahrten über die Autobahn auf beiden Seiten und entspricht etwa dem, was die geplante Rawilstrasse hätte leisten können.

Zu diesem Angebot kommt der Ueberlauf Kandersteg - Goppenstein, der auf ~~550~~³⁰⁰ Fahrzeuge beschränkt ist und eindeutig nicht nur dem Transit in Spitzenzeiten, sondern vor allem regionalen Bedürfnissen im Normalfall Rechnung trägt.

Insgesamt ist es somit falsch, von der Gefahr einer Ueberschwemmung mit Strassenverkehr zu reden. Die zu erwartenden Belastungen werden nur der halben Frequenz einer gut benutzten Hauptstrasse entsprechen.

Basiz + Berg zusammen!

NEIN!

Kapazität Rawil-
strasse 700 - 900 PWE
150 Stunde u Richtung

Man spricht von einem vorgezogenen Ueberlauf in Heustrich, um den Autoverlad Kandersteg - Goppensteg und damit das Kandertal in Spitzenzeiten zu entlasten.

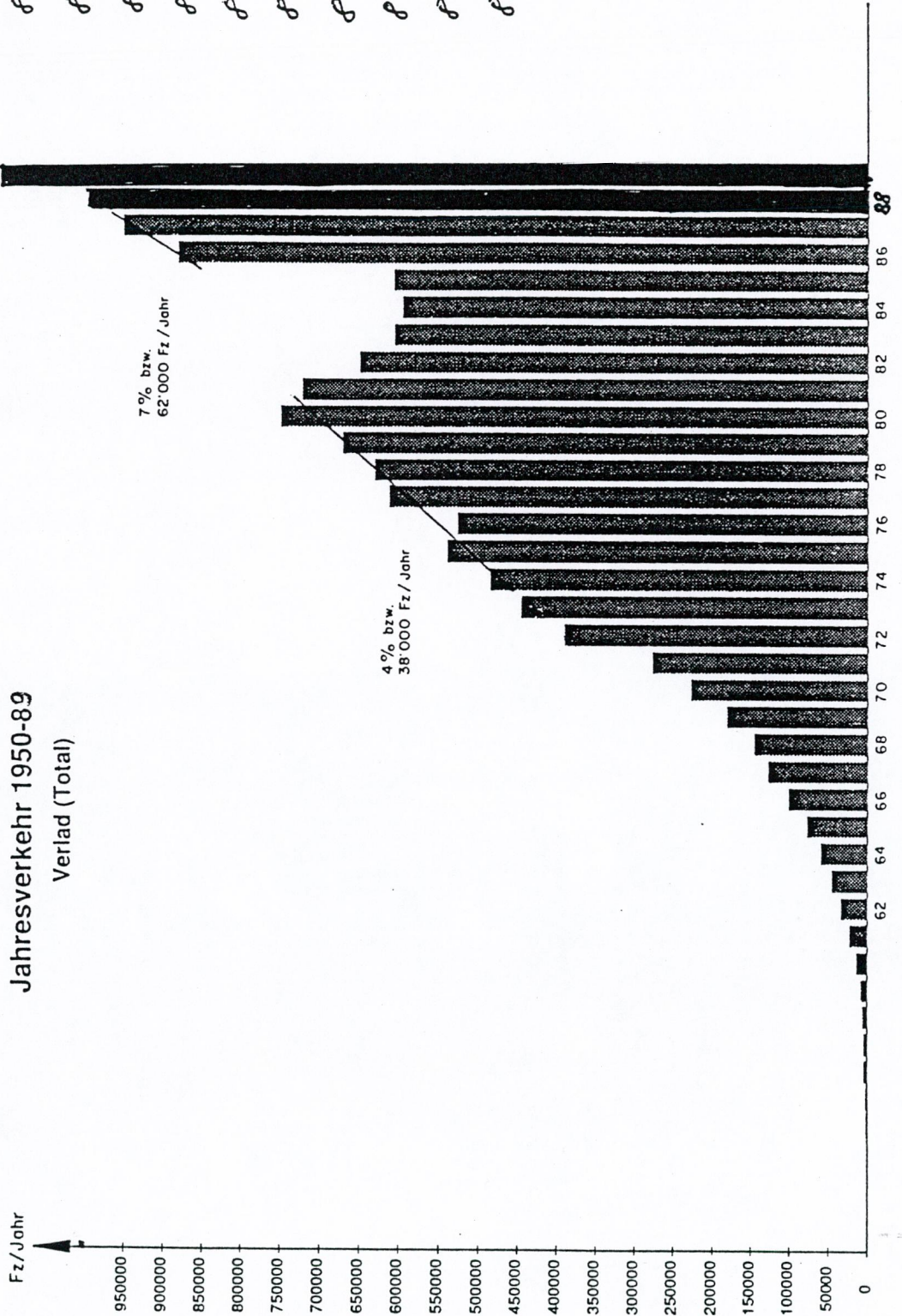
Eine solche Massnahme kann durchaus weiter untersucht werden. Doch mit Blick auf den Basistunnel müssen harte Anforderungen an die Zweckmässigkeit gelten. Es hätte ja keinen Sinn, für eine Uebergangszeit grosse Investitionen zu tätigen, die insgesamt wenig bringen und bald einmal der definitiven Lösung, die das ganze Konzept umkehren muss, im Wege stehen.

Die Verladeanlage braucht es ohnehin
Itzigheim mangelt es an Streckkapazität

Fz-Zähler-
Fahrgänge

Autoverlad am Löttschberg

1978	631'902
79	673'102
80	750'144
81	723'910
82	651'319
83	607'771
84	597'030
85	608'125
86	818'603
87	943'401
88	985'185
89	1'106'791



8. Kapazität/Betriebskonzept

Der Ausbau der beiden Transitachsen gemäss Transitkonzept des Bundesrates ergibt die folgende Kapazität für alpenquerende Züge:

- über den Gotthard: 388 Personen- und Güterzüge,
- über die Lötschberg - Simplon-Strecke: 162 Personen- und Güterzüge.

Für den Transit über die Lötschberg - Simplon-Achse bleiben die heutigen Kapazitätsgrenzen bestehen, da neben den BAHN 2000-Neubaustrecken und dem Lötschberg-Basistunnel kein wesentlicher Ausbau vorgesehen ist:

- Das Transitkonzept bedingt kein drittes Gleis im Aaretal.
BAHN 2000 verlangt lediglich ein drittes Gleis auf dem kurzen Stück Ostermundigen - Gümligen.
- Es ist kein drittes Gleis im Wallis vom Anschluss Basistunnel bis nach Brig notwendig.
- Lediglich ein kurzes drittes Gleis ist erforderlich zwischen Heustrich und Mülenen im Zusammenhang mit dem Autoverlad.

- Sonst verlangt das Transitkonzept aber keinen Ausbau bis Frutigen (d.h. keinen Ausbau aus Kapazitätsgründen. Wenn die Umweltverträglichkeit oder spätere Bedürfnisse bauliche Massnahmen erfordern sollten, müsste allenfalls eine Verlegung der bestehenden Gleise in Betracht gezogen werden. Das muss aber heute nicht zur Diskussion stehen).

- Was heisst das?

- Eine Neubaustrecke verlangt der Anschluss von Frutigen bis zum Nordportal des Basistunnels. Er wird jedoch keine grossen Probleme bieten, da sich diese Strecke problemlos "verstecken" lässt.

???

Wenn wir gesamthaft in den schon heute bestehenden Kapazitätsgrenzen bleiben, wieso dann einen Löttschberg-Basistunnel?

Noch einmal: Der Wert des Löttschberg-Basistunnels liegt in

- wesentlich erhöhter Qualität und Attraktivität des Bahnangebotes sowohl im Transit wie im Rahmen von BAHN 2000,

- dem Wegfall von Profilbeschränkungen und damit voller Flexibilität des Transitachsen-Systems Gotthard/Lötschberg - Simplon und auch des Autoverlads (der Autoverlad Kandersteg - Goppenstein erlaubt aus Profilgründen nicht den Transport aller Arten von Strassenfahrzeugen, die auf der Autobahn verkehren),
- Kapazität für den Autoverlad als vollwertiger Rawilersatz.

im Widerspruch
zu Aussagen weiter
vorne
Ziff 6, S. 1

Das künftige Betriebskonzept ist offen, da es sich nach den ~~Verhältnissen im Gesamtsystem nach~~ Betriebseröffnung richten wird. Man kann sich gewisse Vorstellungen machen mit folgendem Beispiel:

des Nachfrage zum Zeitpunkt der

	<u>Züge pro Tag und Richtung</u>	
- Eurocity- und Intercity-Züge und Schnellzüge	58	} zwischen Heustrich und Frutigen
- Wagenladungsverkehr	30 104	
- unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV)	74	
- Rollende Landstrasse (RLS)	-	
- Autozüge 1)	132	
- Regionaler Güterverkehr	6	
	<u>300</u>	
	===	

1) Heustrich - Gampel

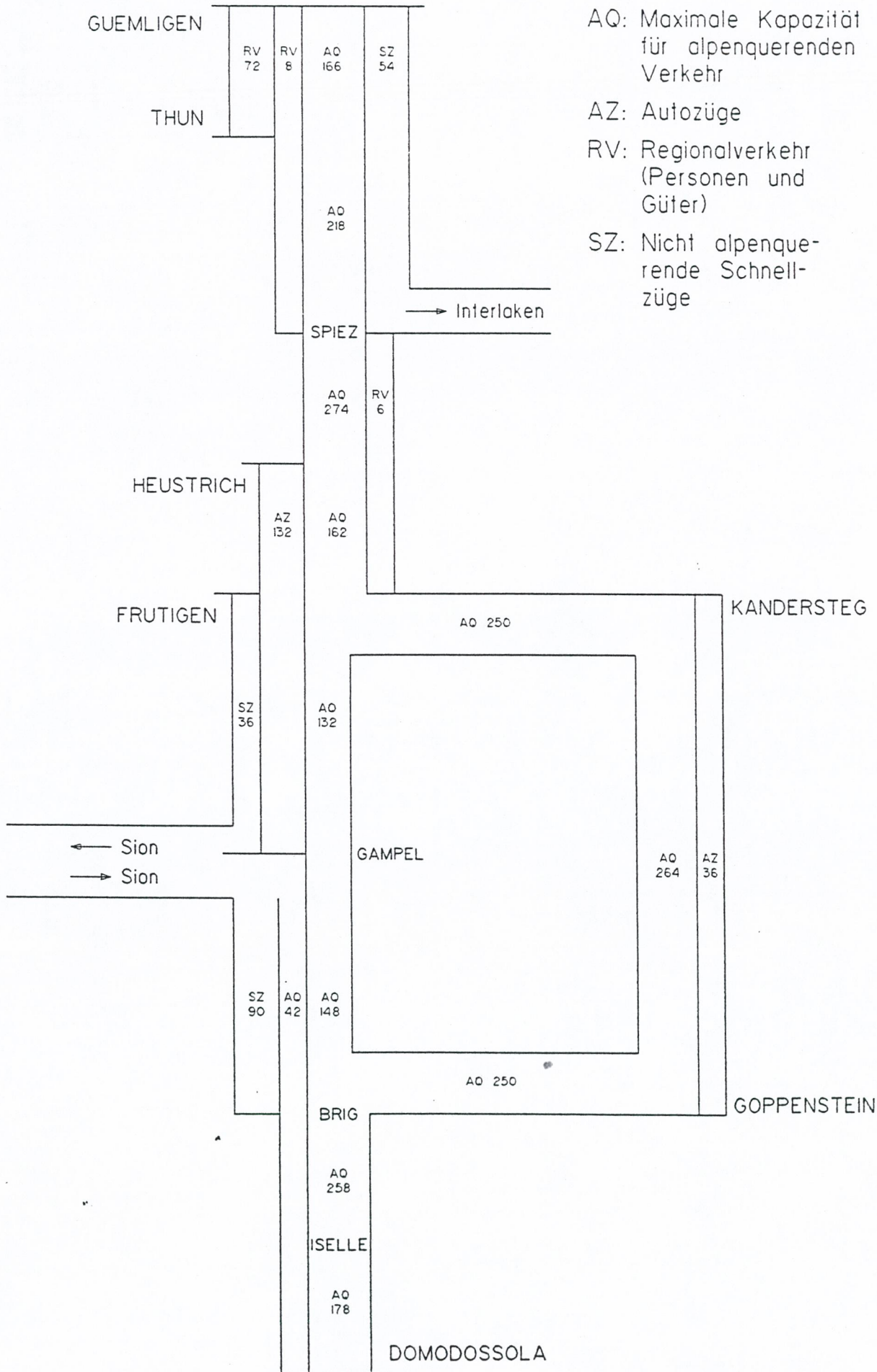
Das Beispiel zeigt, dass somit ~~auch~~ auf dem offenen Abschnitt Heustrich - Frutigen maximal 300 Züge verkehren werden. Dies entspricht einer voll ausgelasteten Doppelspur mit Verhältnissen, wie man sie heute schon an verschiedenen Orten in der Schweiz kennt.

Gegenüber dem heutigen Zustand mit rund 60 Zugsparen pro Tag ergibt sich eine Steigerung um weitere 90 Zugspare.

Nur zwischen
Heustrich und
Frutigen gibt es
300 Züge

NEAT Lötschberg: Kapazität für den alpenquerenden Verkehr

(Anzahl Züge, beide Richtungen zusammen)



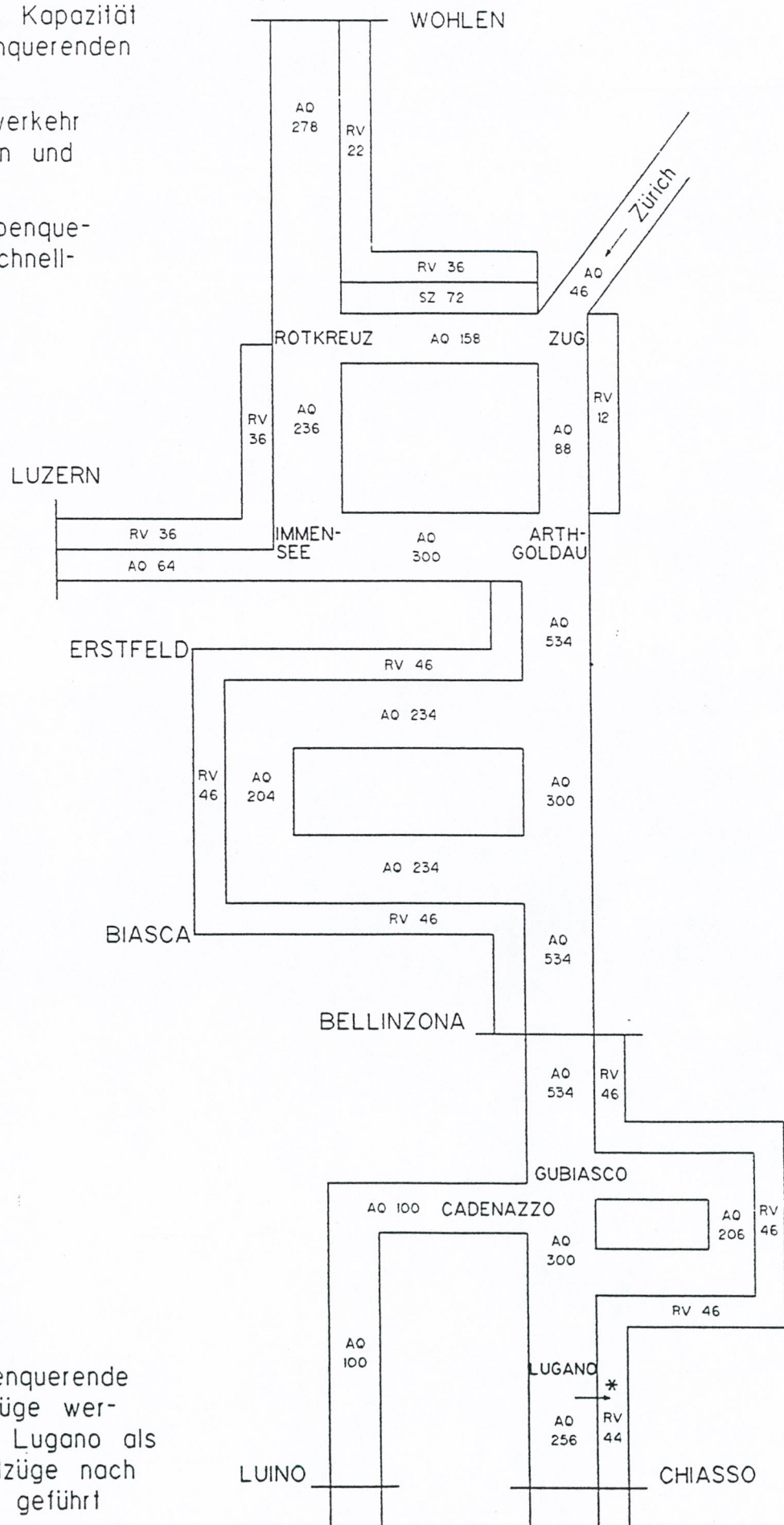
NEAT Gotthard: Kapazität für den alpenquerenden Verkehr

(Anzahl Züge, beide Richtungen zusammen)

AQ: Maximale Kapazität für alpenquerenden Verkehr

RV: Regionalverkehr (Personen und Güter)

SZ: Nicht alpenquerende Schnellzüge



*) 36 alpenquerende Schnellzüge werden ab Lugano als Regionalzüge nach Chiasso geführt

9. Umweltverträglichkeit

Zu Recht ist heute Umweltverträglichkeit eine Verpflichtung. Große öffentliche Vorhaben wie die NEAT bedingen nach Gesetz eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Im Sinne der UVP ist das, was getan werden muss, so umweltgerecht wie möglich zu tun - es ist nicht zum vornherein so viel als möglich zusammenzukratzen, um das, was einem nicht passt, zu verhindern.

Deshalb muss die Umweltverträglichkeit im Laufe eines Entscheidungsprozesses stufengerecht beurteilt werden:

- In der Konzeptphase
ist die umweltverträglichste Problemlösung zu suchen.
- In der Phase der generellen Projektierung
ist die optimale Projektauslegung oder Linienführung zu suchen.
- In der Phase der Detailprojektierung
ist das definitive Projekt zu entwickeln, das allen gesetzlichen Anforderungen standhält.

Was umweltverträglich ist, kann zwar erst am Schluss des Detailprojektes verbindlich beurteilt werden - anhand konkreter gesetzlicher Bestimmungen, d.h. Belastungsgrenzwerte.

Vorher sind immer Ermessensfragen im Spiel, sind verschiedene Rechtsgüter und Interessen gegeneinander abzuwägen.

Das kann nun keinesfalls heissen, dass die UVP von hinten nach vorne zu erfolgen hat - wie viele (egoistisch) fordern.

Auch dieses Pferd lässt sich nicht am Schwanz aufzäumen. Sonst stehen am Anfang nur noch (die Rossbollen) die vereinigten Egoisten und Ideologien. Und kein Problem lässt sich mehr in nützlicher Frist lösen.

Am Anfang steht in der Regel immer noch ein Problem.

Zum Beispiel das Alpentransitproblem:

- Wie die bisherige UVP gezeigt hat, ist das Transitkonzept des Bundesrates mit Sicherheit der

umweltverträglichste Problemlösungsansatz von allen denkbaren Ansätzen (sogar dem des Nichtstuns).

- Die notwendigen Bauvorhaben und das künftige Betriebskonzept liegen nicht im Bereich des Unbekannten. Man ist vielerorts damit vertraut. Das Neue wird sogar besser sein.

Hoffentlich!

- Kein Zweifel, dass am Schluss Projekte genehmigt und ausgeführt werden können, die den gesetzlichen Anforderungen genügen.

Kein Zweifel andererseits: Ohne Belastungen wird es nicht gehen. Wir werden vielen einiges zumuten müssen; es wird einzelne stark Betroffene geben, die zu entschädigen sind.

Das ist unvermeidlich. Gegen Veränderungen gibt es keinen Rechtsanspruch, wenn sie den Rahmen des vernünftigerweise Zumutbaren nicht verlassen.

10. Weitere Projektentwicklung/ Planungsorganisation

Gerade beim Lötschberg-Basistunnel stecken wir noch in einem frühen Planungsstadium. Sofort, also parallel zur politischen Grundsatzentscheidung über das Transitkonzept des Bundesrates, muss das Projekt nun weiterbearbeitet werden. Wir wollen nicht nur keine Zeit verlieren, wir benötigen schon für die kommende politische Diskussion vertiefte Projektgrundlagen.

Wir sind jetzt daran, die nötige Planungsorganisation aufzubauen. Das Gerüst steht bereits. Die beteiligten Kantone Bern und Wallis kennen es und - das ist das wichtigste - sind einbezogen.

Die Kantone sind mit uns einig, dass sie in zweckmässiger, angemessener Weise mitwirken können.

Sie werden in der Lage sein

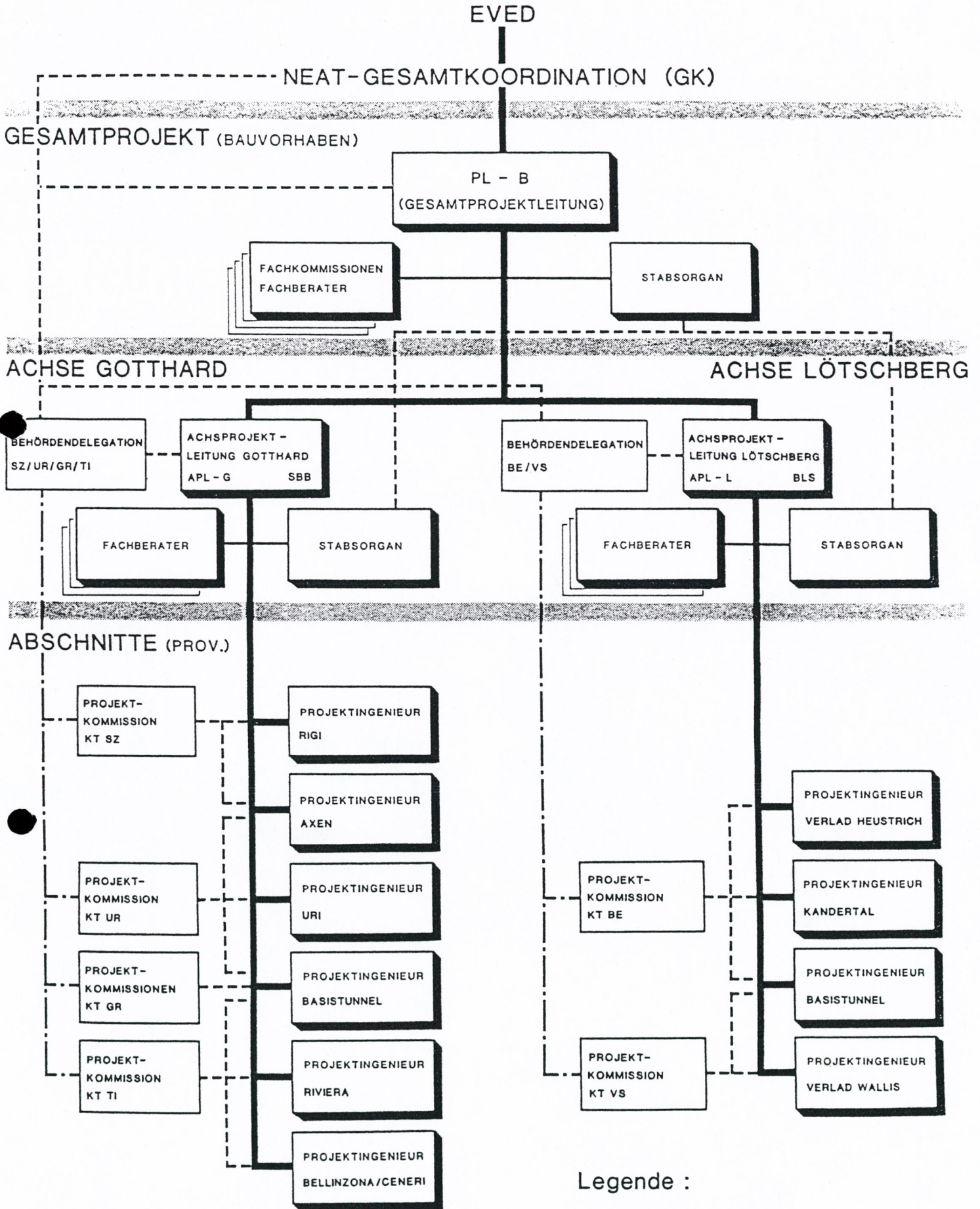
- direkt auf politischer Ebene und mit ihren Fachleuten mitzuwirken, Einfluss zu nehmen,
- die Regionen und damit die Gemeinden anzuschliessen, um sie laufend zu informieren und mit ihnen das Gespräch zu führen.

Sobald die Botschaft des Bundesrates publiziert ist, wird die Planungsorganisation voll in Aktion treten.

Eine Sofortmassnahme wird sein, den Regionen eine erste detaillierte Information über den Projektstand und das weitere Arbeitsprogramm zu vermitteln.

NEAT - Planungsorganisation Zwischenphase: Organigramm

Stand : 3. 1. 90



Legende :

- Unterstellt
- - - - - Weisungsberechtigt
- - - - - Zusammenarbeit

5. WEITERES VORGEHEN

Die Nominierungen für die Behördendelegation und die Projektkommissionen sollten dem BAV innerhalb rund 6 Wochen bekanntgegeben werden. Das BAV wird dann mit den Nominierten Kontakt aufnehmen und sie über ihre Aufgaben informieren.

Eingesehen:

1. April

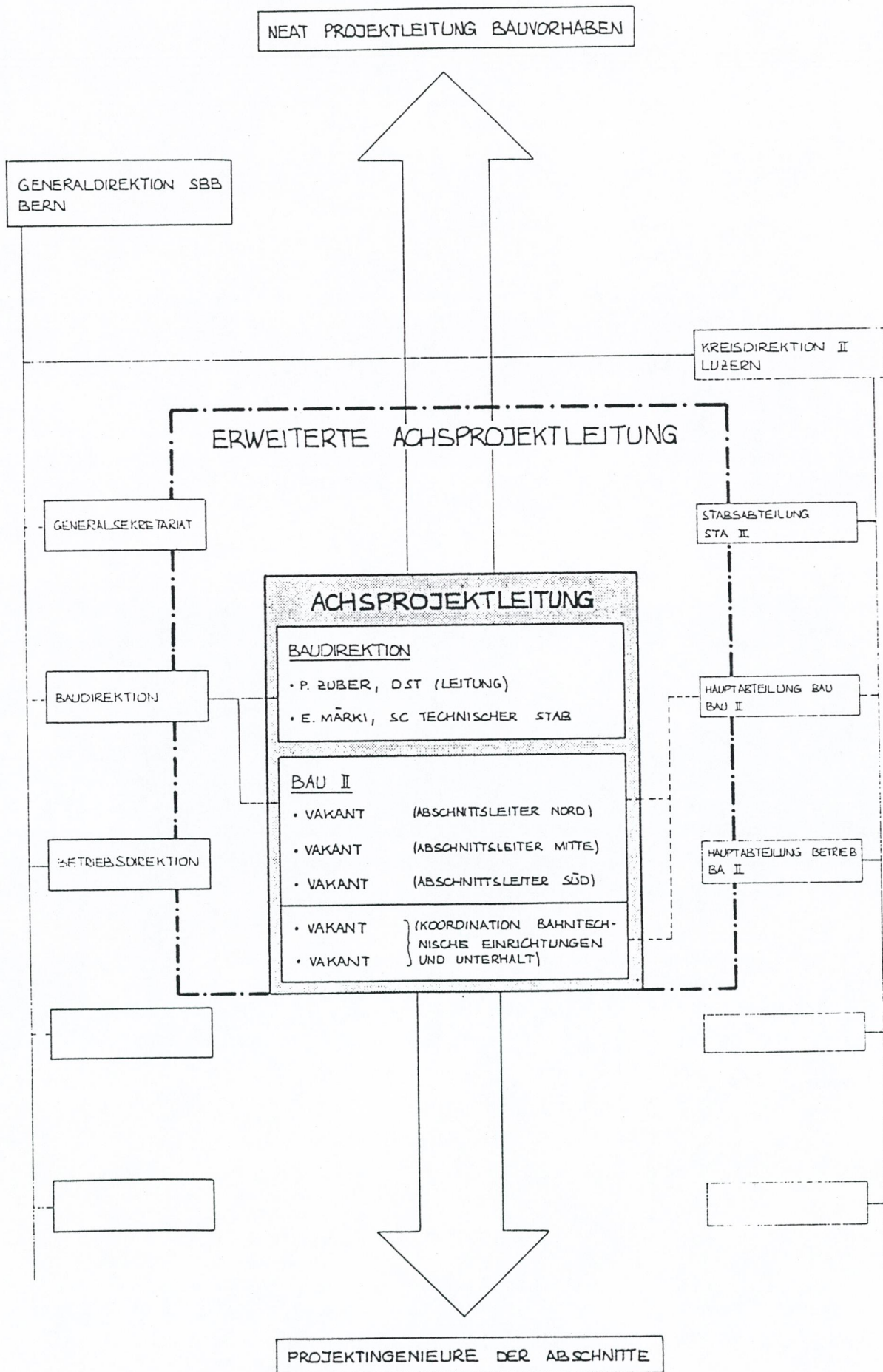
Beilage:

Organigramm der
NEAT-Achsprojektleitung
Gotthard

Verteiler:

- alle Teilnehmer
- Kt. BE: RR R. Bärtschi, Direktor für Verkehr, Energie und Wasser
- Kt. VS: Staatsrat B. Bornet, Vorsteher des Baudepartementes und des Departementes für Umweltschutz
- BAV: F. Bürki, Direktor; H.P. Fagagnini, Vizedirektor

NEAT - ACHSPROJEKTLEITUNG GOTTHARD ORGANIGRAMM





BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

NEAT-Projektleitung Bauvorhaben
(PL-B)

3003 Bern, 22. Februar 1990
I/Ry

A K T E N N O T I Z

Besprechung: vom 12. Februar 1990,
14.30 - 17.00 Uhr im
Hotel Victoria, Kandersteg

Teilnehmer: Kanton Bern

HH. Dr. H. Werder	Direktionssekretär, Direktion für Verkehr, Energie und Wasser
H. Gnehm	Kantonsingenieur
J. von Känel	Amt für öffentlichen Verkehr

Kanton Wallis

HH. N. Mayor	Délégué aux transports
J. Delaloye	Chef du Bureau des Routes nationales

BLS

Herr M. Josi	Direktor
--------------	----------

PL-B

HH. H.R. Isliker	Vizedirektor BAV (Vorsitz)
F. Kilchenmann	Vizedirektor BLS/BN
E. Märki	Sektionschef Baudirek- tion GD SBB
M. Pigois	ASB, Vertreter von K. Suter, Direktor ASB
Chr. Egli	E. Basler & Partner (Protokoll)

Traktanden:

1. Orientierung zur Ausgangslage
2. Planungsorganisation Zwischenphase: Behördendelegation und Projektkommissionen
3. Stand Auswahlverfahren Projektingenieure
4. Weiteres Vorgehen

1. ORIENTIERUNG ZUR AUSGANGSLAGE

In der Dezembersession 1989 der Eidg. Räte ist ein Verpflichtungskredit (130 Mio Franken) gutgeheissen worden. Damit können die anstehenden Planungsarbeiten für die NEAT-Bauvorhaben bis zum Vorliegen der Grundsatzentscheidungen durchgeführt werden.

Die Ausgangslage für die NEAT präsentiert sich Anfang 1990 so: Ein bereits mehrmals überarbeiteter Botschaftsentwurf ist weitgehend fertiggestellt. In Kürze wird das verwaltungsinterne Mitberichtsverfahren eingeleitet werden können. Anschliessend geht die Botschaft an den Gesamtbundesrat. Das Parlament (Ständerat) wird seine Arbeit voraussichtlich noch in der zweiten Hälfte dieses Jahres aufnehmen können. Der Direktor des BAV, Herr Dr. Bürki, wird mit den zuständigen Regierungsräten der betroffenen Kantone Kontakt aufnehmen, um mit ihnen den sie interessierenden Botschaftstext noch während des Mitberichtsverfahrens zu besprechen.

Das erste Semester 1990 steht in bezug auf die Projektentwicklung im Zeichen der Etablierung der NEAT-Planungsorganisation "Zwischenphase". Diese Phase dauert bis zur politischen Grundsatzentscheidung (allenfalls eidg. Volksabstimmung). Die Planungsorganisation muss in der Lage sein, an allen Fronten die notwendigen Planungsarbeiten zu organisieren und durchzuführen. Ziele sind die Vertiefung der Entscheidungsgrundlagen, Zeitgewinn und optimale Voraussetzungen für den raschen Einstieg in die Realisierung. Allerdings dürfen mit diesen Planungsarbeiten die politischen Grundsatzentscheide nicht präjudiziert werden.

Auf Stufe Gesamtprojekt ist die PL-B seit gut einem Jahr tätig. Das Ingenieurunternehmen Ernst Basler & Partner unterstützt die PL-B in der Funktion des Stabsorganes. Mehrere Fachkommissionen sind bereits eingerichtet.

Auf der Stufe der Achsen ist die Organisation für die Achse Gotthard bereits gut eingespielt. Die Achsprojektleitung Gotthard liegt bei den SBB. Der Einbezug der Kantone UR, SZ und TI ist erfolgt.

Für die Achse Lötschberg besteht diesbezüglich ein Nachholbedarf, da noch einige Voraussetzungen geklärt werden müssen, bis die BLS wie vorgesehen die Achsprojektleitung Lötschberg übernehmen kann. Vorläufig liegt die Aufgabe deshalb noch beim BAV bzw. bei der PL-B (mit Unterstützung durch die BLS). Im Moment stellt sich das Problem, zur Unterstützung ein geeignetes Stabsorgan einzusetzen, das der Uebergangssituation Rechnung trägt, die vermutlich bis gegen Ende Jahr dauern wird.

Gegenwärtig ist das Auswahlverfahren für die Projektengineure im Gang. Eingabeschluss für die Bewerber ist der 31. März 1990.

Das Konzept der PL-B wird von den Anwesenden begrüsst. Auf die Frage von Herrn Mayor nach der Gewichtung der beiden Achsen antwortet Herr Isliker, dass das Konzept des Bundesrates auf dem Gesamtsystem unserer Alpentransversalen beruhe mit Schwergewicht auf der Gotthardachse, insbesondere für den Güterverkehr. Der kurze Lötschberg-Basistunnel dient verschiedenen Zielen. Der Ausbau des Simplons steht im Rahmen des Konzeptes nicht zur Diskussion. Die Option eines neuen Simplontunnels muss aber in der Planung für die Lötschberg-Achse berücksichtigt werden.

Bezüglich der Fragen der Herren Mayor und Werder nach den Kapazitäten und dem Betriebskonzept auf der Lötschberg - Simplon-Achse verweist Herr Isliker auf die Botschaft, welche die im Moment relevanten Informationen vermitteln werde.

2. PLANUNGSORGANISATION ZWISCHENPHASE; BEHÖRDENDELGATION UND PROJEKTKOMMISSIONEN

Auf Stufe Achsprojektleitung Lötschberg soll eine Behördendelegation die Planungsarbeiten begleiten. Die Behördendelegation wird sich aus politischen Vertretern der betroffenen Kantone zusammensetzen. Die Behördendelegation soll keine Konkurrenz zu den BLS-Organen schaffen. Sie wird sich deshalb in ihrer Zusammensetzung an den VR-Ausschuss der BLS anlehnen.

Auf Stufe Abschnitte, wo durch die Projektingenieure die eigentlichen Planungsarbeiten geleistet werden, sind kantonale Projektkommissionen vorgesehen. Darin sollen die massgebenden kantonalen Chefbeamten vertreten sein.

Entscheidend in der anlaufenden sogenannten Zwischenphase ist der Einbezug der Kantone und Regionen insbesondere da, wo es um die Suche nach der optimalen Linienführung geht. Da die Planungsarbeiten parallel zum politischen Entscheidungsprozess laufen, also noch keine Grundsatzentscheide vorliegen, können indessen im Rahmen der Planungsorganisationen keine formellen Kompetenzen an die Kantone erteilt werden. Es kann deshalb für die Behördendelegation und die Projektkommissionen auch keine präzisen Pflichtenhefte geben, es ist vielmehr ein Zusammenarbeitsprozess zu sehen, der jetzt beginnt.

Rein formell ist im Moment das EVED resp. das BAV allein legitimiert, die Planung voranzutreiben und den Verpflichtungskredit auszugeben.

In diesem Sinne können die Aufgaben/Kompetenzen der Behördendelegation wie folgt umschrieben werden:

- Sie ist ein politisches Konsultativorgan,
- bringt die Bedürfnisse und Anliegen des Kantons und der Regionen ein,
- hat ein Mitspracherecht bei grundsätzlichen Entscheidungen,
- bildet ein Informationsforum und
- kann den entsprechenden kantonalen Projektkommissionen Weisungen erteilen.

Die Aufgaben/Kompetenzen der kantonalen Projektkommissionen lauten:

- Sie sind technische Konsultativorgane für die Achsprojektleitung resp. den Projektingenieur des Abschnittes und Verbindungsstelle zu den kantonalen Organen,
- haben ein Mitspracherecht bei der Formulierung und Begleitung der Planungsarbeiten und
- werden durch die Achsprojektleitung periodisch im Detail über den Stand der Arbeiten orientiert.

Es ist Sache der Kantone, ihre Projektkommission zu bilden, Form, Stellung und Besetzung festzulegen und zu bestimmen, wie sie an den Koordinationssitzungen der Achsprojektleitungen gegenüber auftritt.

Die Anwesenden erklären sich mit dieser Funktionsweise einverstanden, sind zur Zusammenarbeit bereit und imstande, innert nützlicher Frist die Mitglieder für die Behördendelegation und die Projektkommissionen zu bezeichnen und der PL-B mitzuteilen. Der Vorschlag, die kantonalen Vertretungen in der Behördendelegation auf 3 Mitglieder zu beschränken, wird als sinnvoll erachtet.

Im Zusammenhang mit den Projektkommissionen weist Herr Mayor auf eine unter seinem Vorsitz im Kanton Wallis eingesetzte Arbeitsgruppe hin, die sich um die Belange der NEAT kümmert und die Regionen einbezieht. Die Projektkommission kann durch diese Arbeitsgruppe unterstützt werden, sollte aber selber

klein und flexibel sein. Diese Idee wird von Herrn Werder begrüsst. Gleichzeitig macht er auf die Unruhe im Kandertal aufmerksam; mit einer vergleichbaren Arbeitsgruppe könnte mehr Vertrauen geschaffen werden.

3. AUSWAHLVERFAHREN FÜR PROJEKTINGENIEURE

Grundidee für das Auswahlverfahren ist ein offenes Vorgehen und eine breite Mobilisierung, um möglichst viele Ideen und Vorschläge einzubeziehen.

Die Ausschreibung ist ausländischen Büros zwar zugänglich, eine Auftragsvergabe für die anstehenden Planungsarbeiten wäre aber eher kontraproduktiv.

Zur Beurteilung der Bewerbungen wird eine Arbeitsgruppe "Evaluation" gebildet, die sich wie folgt zusammensetzt:

- Herr H.R. Wachter, alt Kreisdirektor III, SBB; Vorsitz
- Herr J. Eckert, Kantonsingenieur Jura und
- 2 - 3 Mitglieder der PL-B
- Kantonsvertreter für die sie interessierenden Achsen.

Die Kantone sollen bei diesen wichtigen Personalentscheidungen ihr Mitspracherecht wahrnehmen können und werden aufgefordert, bis spätestens April 1990 je höchstens zwei Vertreter als Mitglieder der Arbeitsgruppe zu bezeichnen. Die Kantonsvertreter sollen den Ueberblick über die laufenden Man-

date der in Frage kommenden Bewerber in ihrem Kanton haben, über beabsichtigte kantonale Auftragserteilungen Bescheid wissen und weitere den Kanton/die Region betreffende Aspekte einbringen können.

Erste Verträge mit den Projektingenieuren sollten bis Mitte Jahr abgeschlossen sein, wobei die verschiedenen Abschnitte mit unterschiedlicher Priorität behandelt werden.

4. INFORMATIONSPOLITIK

Für alle am Projekt NEAT beteiligten Regierungen, Amtsstellen und Gremien ist es wichtig, dass eine gemeinsam koordinierte und richtig terminierte Informationspolitik betrieben wird, was auch die Anwesenden ausdrücklich bestätigen.

Beim BAV ist ein Informationsbeauftragter (Herr P. Suter) bezeichnet worden. Das BAV arbeitet bereits mit PR-Büros zusammen. Ein weiterer Ausbau auf Achsstufe muss noch folgen.

Im Moment ist eine zurückhaltende Informationspolitik gegeben, solange die Botschaft nicht vorliegt. Es wird Aufgabe der Behördendelegation sein, für die betroffenen Regionen die geeignete Information mitzubestimmen.

11. Schlusswort

Es ist damit alles gesagt, was es im Moment grundsätzlich zu sagen gibt.

Vielleicht zum Schluss noch folgendes:

Das Transitkonzept des Bundesrates ist sorgfältig abgewogen.

Damit sollte es einige Stürme ertragen können, ohne aus dem Gleichgewicht zu fallen.

Aber man kann es einseitig überladen: Dann kippt es um.

Überlegen Sie einmal ernsthaft, was für Sie besser ist: Eine Zukunft mit oder ohne NEAT?