

Rotary-Lugano, 15. November 1971

FALSCHES ODER RICHTIGES KRITIK AM PROJEKT GOTTHARD-BASISTUNNEL

0 Einleitung

- Ende September ist der Bericht "Eisenbahntunnel durch die Alpen" erschienen.

- Aus ihm geht hervor, dass die während 8 Jahren tätig gewesene Expertenkommission empfiehlt (S. 15 und S. 102):

1. Den sofortigen Ausbau der heutigen Lötschberglinie auf Doppelspur;

2. Den Neubau einer Gotthardbasislinie zwischen Amsteg und Giornico.

- Weiter erkennt man aus dem Gutachten, dass die Experten es als "möglich erachten (S. 102):

"dass in einigen Jahrzehnten auch eine Gotthard-Basislinie dem Transitverkehr nicht genügt".

In diesem Zeitpunkt, so äussern sich die Experten:

"wäre die Verwirklichung einer europäischen Schnellbahn denkbar" (S. 102)

Dazu hängen die Experten die Gedanken an, dass anzustreben sei:

"ein solches System über die Schweiz zu führen".

Beilage 6

Der Bericht lässt weiter erkennen, dass die Meinung herrscht, dann diese neue Schnellbahn über eine von den Gutachtern heute zurückgestellte Route zu führen (s. Tunnelbericht S. 41/42)

- Der Bericht "Eisenbahntunnel durch die Alpen" sieht also in einem Ostalpen-Basistunnel eine Ergänzungslösung zum Gotthard-Basistunnel für später und nicht etwa ein endgültig abzuschreibendes Projekt.

Dies ist eine sehr wichtige Feststellung, die es im Zusammenhang mit der seit dem Erscheinen des Berichtes laut gewordenen Kritik zu beachten gibt. Ich werde versuchen, zu zeigen, dass damit Möglichkeiten bestehen, aus dem heutigen sterilen Streit von Anhängern geographisch einander gegenüberstehender Einzellösungen zu einer langfristigen und zeitlich koordinierten Gesamtlösung der Bahn-Alpentransversalen zu gelangen.

1. Hauptpunkte der Kritik am Projekt Gotthard-Basistunnel

- Die Kritik am Gotthard-Projekt konzentriert sich vor allem auf folgende Vorwürfe an die Experten:

1. Die Experten hätten dem Grundsatz nicht nachgelebt, welcher der damalige Bundesrat, Herr Spühler, bei der Auftragserteilung aufstellte. Die Experten hätten darnach eine Lösung vorschlagen müssen, welche "die Leistungsfähigkeit und die Kapazität so gestaltet, dass sie jeder zukünftigen Entwicklung gewachsen sein wird und zugleich unserem Lande auf Generationen hinaus die angestammte Vorrangstellung und Ueberlegenheit im Transitverkehr sichert".

2. Die Experten hätten als Unterlage für ihre Arbeiten eine unrea-

listische und viel zu tiefe Verkehrsprognose verwendet.

Die Kritiker erklären, dass im EWG-Raum für das Jahr 2000 eine Vervierfachung der Verkehre prognostiziert werde. Unser Land, das mit seiner Transitbahn der EWG-Wirtschaft ihre Dienste anbiete, müsse deshalb seine Zukunftslösung auf einen derart grossen Verkehr ausrichten.

3. Die Experten hätten dies aber nicht getan, denn sie schlugen mit dem Gotthard-Basisprojekt eine Lösung vor, welche die Leistungsfähigkeit der schweizerischen Alpenbahnen um bloss 20 % erhöhe, nämlich von 500 auf 600 Züge pro Tag.
4. Der Vorschlag der Experten weise ausserdem den Nachteil auf, dass er gegenüber heute für einige Regionen eine Verschlechterung der Verkehrsbedingungen brächte. Die Kritiker glauben, dass der Expertenbericht in seinen Zahlen zeige, dass ein Gotthard-Basistunnel das Eingehen der Linie über den Berg zur Folge hätte. Ausserdem könne der Simplontunnel die ihm zugeschriebene Kapazitätsergänzung für den Nord-Süd-Transit nur bilden, wenn die Walliser Tallinie hintangesetzt werde.
5. Die Experten hätten falsche Kriterien für die Beurteilung betriebswirtschaftlicher Aspekte verwendet. Dazu wird vorgeworfen, sie hätten bei der Vergleichsrechnung zwischen den Projektvarianten die Kürzung der Tarifdistanz beim Gotthard und damit einen Verlust von 100 Mio Franken (Jahr) ausser acht gelassen.

- Wir wenden uns diesen Vorwürfen zu, um zu sehen,

- wieweit sie auf Missverständnissen,

- wieweit sie auf Irrtümern beruhen
- und wieweit sie ernst genommen werden müssen,

um eventuell Erweiterungen in der Betrachtungsweise des Problemes Alpen-Transversalen auf der Schiene durch unser Land zu veranlassen.

2. Verkehrsprognosen und Verkehrsentwicklung

- Wie die Kritiker, stellen auch die Verfasser des Tunnel-Berichtes fest, dass der internationale Transitverkehr sämtliche Prognosen überrundet hat (S. 95). Beide Seiten sind sich darüber einig, dass eine weitere starke Entwicklung zu erwarten ist, welche die im Verlaufe der Expertise angenommenen Werte früher erreichen und auch beträchtlich übertreffen wird.
- Zur Beurteilung eines künftigen Nachfragebedarfes nach alpendurchquerendem Schienenverkehr darf man aber nicht einfach von einer sogenannten EWG-Prognose mit einer Vervierfachung ausgehen.
- Wenn nämlich heute in EWG-Kreisen von einer Vervierfachung gesprochen wird, so handelt es sich dabei um eine Arbeits-Hypothese über mögliche Auswirkungen einer solchen Entwicklung des Globalverkehrs, also aller Verkehrsströme im Nah- und Fernbereich sämtlicher Transportmittel. Es liegt heute weder bei der EWG noch in unserem Lande eine fachgerechte Prognose vor, welche auf Detailanalysen der einzelnen sehr verschiedenartigen Verkehrsmittel, Güterströme und Ortsveränderungen von Personen beruht und diese mit statistisch und volkswirtschaftlich einwandfreier Methode in die Zukunft projiziert.

- Nehmen wir aber einmal an, genaue Analysen ergäben, dass diese Vervierfachung des Globalverkehrs zur Tatsache werde. Es gilt zu überlegen, was dies für einen Schienenverkehr durch die Alpen, also von und nach Italien zur Folge hätte:

= Im Jahr 1970 betrug dieser Verkehr 51 Mio Tonnen. Davon wählten nur etwa ein Fünftel, d.h. ca. 10 Mio Tonnen den schweizerischen Bahnweg.

= Die Zunahme der letzten 5 Jahre 65/70 auf dem Bahnweg betrug 40 %; die Seeschifffahrt und die Strasse wiesen eine grössere Zuwachsrate auf, die Seeschifffahrt 80 %, der Lastwagen gar 120 %.

= Der Bahnverkehr hat rückläufige, neben stagnierenden und fortschreitenden Komponenten. Kohle ist stark rückläufig, Lebensmittel stagnieren seit 5/6 Jahren, während Schrott und Metalle stark zunahmen.

= Bei Lebensmitteln stellt man in den bisherigen Abnahmeländern von Italien eine stärker werdende Verlagerung der Bezüge aus dem Balkan, Israel und Nordafrika fest. In Italien selber stagniert die Produktion für viele Produkte quantitativ und auch qualitativ. Daraus erkennt man, dass für diese wichtige Gütergruppe kaum mit einer Vervierfachung auf den Schweizer Bahnen gerechnet werden kann.

= Bei der Hauptgütergruppe "Schrott und Metalle" erkennt man seit einigen Jahren eine Verlagerung der italienischen Siderurgie an die Küste und eine Verlagerung vom schrottintensiven Siemens/Martin- und Elektrostahl-Verfahren zum erzintensiven Windfrisch-

oder Linz/Donauwitz-Verfahren (mit Uebersee-Erzen). Daraus entsteht sicher eine relative Abschwächung der Eignung des Bahnweges gegenüber demjenigen des Seeweges. Eine allfällige Vervierfachung des Transportvolumens wird sich also kaum voll auf den Schienenweg übertragen.

= Düngemittel werden sich auch nicht vervierfachen, wenn Italien seine landwirtschaftliche Produktion nicht erhöht.

= Chemikalien werden heute schon zu einem sehr grossen Teil mit Lastwagen befördert, besonders die flüssigen Güter, die bei den normalerweise längere Zeit in Anspruch nehmenden Bahntransporten teilweise kristallisieren würden.

= Ganz allgemein ist ausserdem zu beachten, dass bei einer allfälligen Vervierfachung des Transportvolumens von und nach Italien viele Güter, welche heute für die Bahn anfallen, in diejenigen "Versand-Partiegrössen" hineingeraten, die ökonomisch zum vornherein "schiffgeeignet" sind. Solche Ueberlegungen gelten u.a. auch für viele Güter, welche in Transcontainern verladen werden.

- Bei genauer Analyse der heutigen Güterströme, der herrschenden Regeln der Transportökonomie, der Tendenzen auf dem Verkehrsmarkt, muss man zum Schluss kommen, dass auch eine Vervierfachung der globalen Transporte in Europa nicht zu einer Vervierfachung der Güter-Transite über die Schweizer Schienenwege führen kann.

- Man darf sicher den kommerziellen und betrieblichen Spezialisten von SBB und BLS, welche in engem Kontakt mit dem europäischen Verkehrsmarkt aktiv für die Steigerung der Gütertransite von 2 Mio Tonnen

auf fast 12 Mio Tonnen zwischen 1950 und 1970 gesorgt haben, zuzubilligen, dass sie die oben geschilderten Transporttendenzen für die Alpentransitroute kennen. Diese Spezialisten, welche laufend mit den Verfrachtern und Empfängern aus allen Wirtschaftsbranchen im Ausland engen Kontakt pflegen, sind nicht leichtfertig zur Ansicht gelangt, dass eine Vervielfachung des Globalverkehrsvolumens sicher nicht proportional auf eine Schienenachse durch die Schweizeralpen übertragen werden kann.

- Bei den SBB haben wir neue eingehende Prognosestudien angestellt. Das Ergebnis einer ersten Prognose bis 1985, in der unsere Marktkennntnisse eingebaut wurden, liegt vor und wurde der Universität Bern, der Handelshochschule St. Gallen und der ETH zur Begutachtung übergeben.
- Wir SBB-ler gelangen dabei auf 21 bis 25 Mio Tonnen für den gesamten Alpenbahnverkehr im Jahr 1985, welcher den Transit mit Italien und den transalpinen schweizerischen Verkehr umfasst. Der internationale Transit allein würde in jenem Zeitpunkt 16-19 Mio Tonnen ausmachen, im Minimum also den Termin "T" des Tunnelberichtes (16 Mio Tonnen) erreichen.
- Hier ist genau zwischen dem eigentlichen Transit und dem Import/Export mit Italien sowie dem Binnenverkehr mit dem Tessin einerseits und dem Wallis andererseits zu unterscheiden; dabei macht der Transit rund 3/4 und der übrige Verkehr 1/4 der Alpentransporte aus.
- Projiziert man die obere Grenze von 19 Mio Transit-Tonnen geradlinig über das Jahr 1985 hinaus, so gelangt man ca. beim Jahr 2020

Beilage 4

auf 40 Mio Netto-Tonnen. Tut man dasselbe mit der unteren Grenze von 16 Mio Transit-Tonnen, so gelangt man ca. für das Jahr 2040/50 auf 40 Mio Netto-Tonnen, d.h. auf das vierfache der 10 Mio Transit-Tonnen von 1970.

- Diese sehr unvollkommene geradlinige Extrapolation der mittelfristigen Verkehrsprognose 1985 zeigt immerhin, dass eine Vervierfachung des Bahn-Transitvolumens erst Jahrzehnte nach dem Jahre 2000 eintreffen kann.

- Graphik 4 zeigt aber auch, dass eine Kapazitätssteigerung des Alpenbahnsystems auf etwa 40 Mio Netto-Tonnen (heute 15 Mio Tonnen) nötig ist, um wenigstens den Transit langfristig garantieren zu können. Hingegen dürfte diese Kapazität nicht genügen, um den Gesamtverkehr (inkl. schweiz. Alpentransporte) ad infinitum zu bewältigen.

- Hier muss das Bahnsystem in einer späteren Phase nochmals ausgeweitet werden, eine Sorge, die wir wohl der kommenden Generation überlassen dürfen.

- Unsere vordergründige Sorge wird es sein müssen, den Verkehrsverlust, der aus dem Kapazitätsmanko bis 1990 droht, möglichst klein zu halten.

3. Die Leistungsfähigkeit der Strecken des Experten-Vorschlages

- Die Kritiker glauben, aus dem "Alpenbahnbericht" entnehmen zu müssen, dass der Vorschlag, den Gotthard-Basistunnel zu erstellen und den Lötschberg auf Doppelspur auszubauen, sich damit begnüge,

"die vorhandene Grenzkapazität von total 500 Zügen pro Tag der Gotthard- und der Simplonlinie um ganze 100 Züge zu vermehren" (siehe gemeinsame Erklärung der Regierungen der ostschweizer Kantone).

- In dieser Auffassung sind aus unerklärlichen Gründen eine Reihe von Irrtümern enthalten.
- Zuerst ist zu beachten, dass heute noch gar keine Grenzkapazität von 500 Zügen besteht. Die heutige Grenzkapazität beträgt nur 370 Züge pro Tag, ist also um 130 Züge, d.h. fast einen Drittel tiefer, als die Kritiker glauben; nämlich 250 Züge am Gotthard und 120 Züge am Lötschberg/Simplon. Von den 250 heutigen Zügen durch den Gotthard-Scheitel-Tunnel machen die einen neuen Basistunnel nicht mehr beanspruchenden Zugfahrten, wie leere heimkehrende Vorspannlokomotiven, Züge des Nah- und Regionalverkehrs für Reisende und Güter etwa die Anzahl von 60 pro Tag aus. Heute verkehren also an Spitzentagen etwa 80 Schnellzüge und 110 Ferngüterzüge.
- Im projektierten Basistunnel könnten etwa 110 Schnellzüge und 240 Ferngüterzüge verkehren.
- Die dem transalpinen Güterverkehr dienenden Ferngüterzüge könnten deshalb am Gotthard allein von 110 auf 240, d.h. auf das 2,2-fache vergrössert werden. Ausserdem wird im Basistunnel mit Flachbahncharakter die Zugsauslastung gegenüber heute um $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ gesteigert werden können. Die Transportkapazität der Gotthard-Basislinie für Güterverkehr wird also durch diese beiden Faktoren ca. um das 2,6- bis 2,7-fache grösser sein, als auf der heutigen Scheiteltunnel-

Linie. Das bedeutet eine Steigerung der Kapazität von den heutigen 12 Mio Netto-Gütertonnen auf mindestens 30 Mio Netto-Tonnen.

- Man kann die Streckenkapazität der auf Doppelspur ausgebauten Lötchberglinie mit entsprechendem Ausbau von Brig und Domodossola auf 10 Mio Netto-Tonnen veranschlagen, nachdem die Kapazität der gleichartigen heutigen Gotthardlinie 12 Mio Netto-Tonnen beträgt.
- Man kann also im Güterverkehr mit einer erhöhten Streckenkapazität des Gesamtsystems "Gotthard-Basis plus Lötchberg-Doppelspur" von 40 Mio Netto-Tonnen rechnen.
- Die Steigerung der Streckenleistung in Netto-Tonnen gegenüber der Verkehrsleistung 1970 beträgt also rund 170 %, d.h. das 2,7-fache, also nicht nur 20 %, wie die Kritiker aus einem Vergleich von Zugzahlen ableiteten, von Zugzahlen, welche sie in mehrfacher Hinsicht falsch interpretiert hatten.

4. Die Beeinträchtigung der regionalen Interessen durch eine Gotthard-Basislinie und Lötchberg-Doppelspur

- Wird die Gotthard-Basislinie gebaut, so wollen die SBB die alte Gotthard-Linie beibehalten und zwar in ihrem Kapazitätsstand des Eröffnungsjahres "1980 plus x", der höher liegt als der heutige Stand. Sie wollen damit folgende Aufgaben lösen:
 - = Bilden einer Reservekapazität für die Absicherung der Transitleistung bei unvorhergesehenen Störungen im 45 km langen Basis-tunnel.

- = Sicherung der touristischen Attraktivität für Erholungs- und Vergnügungsreisen, z.B. Führung von sogenannten Charter- oder Agenturzügen.
- = Sicherung des Regionalverkehrs des oberen Tessins und des oberen Urnerlandes
- = Sicherung der direkten Schienenanschlüsse dieser Gebirgstäler an das allgemeine Schienennetz.

- Die neue Gotthard-Basislinie und die alte Gotthard-Scheitellinie sollen nach Ansicht der SBB zusammen ein Vierspur-System Gotthard bilden.

- Durch die volle Verwendung einer Lötschberg-Doppelspur entsteht auch bei einer Streckenauslastung des Simplons von 10 Mio Netto-Tonnen keine Beeinträchtigung der Walliser-Tallinie. Aus ihrer geographischen Lage heraus kann die Walliser-Linie heute von den 10,4 Mio Transit-Tonnen mit Italien nur etwa 6 %, d.h. 600'000 Tonnen an sich ziehen. Der Transit zwischen Italien und Frankreich wickelt sich im einfacheren und kürzeren Zweiländerverkehr über Modane ab. Der Transit via Wallis wird selbst bei einer Vervierfachung kaum 2 1/2 Mio Tonnen ausmachen. Auch ist zu bedenken, dass der Walliserverkehr mit der Deutschschweiz inkl. Import/Export via Iselle rund 1 Mio Netto-Tonnen beträgt, wovon östlich Sierre über den Lötschberg etwa 300'000 Netto-Tonnen instradieren. Diese relativ geringen regionalen Verkehrsströme werden auch bei einer Vollaussnutzung einer Doppelspur-Lötschberg für den Transit nicht benachteiligt werden müssen, wobei ja auch die Walliser-Linie durch-

gehend auf Doppelspur ausgebaut sein wird.

- Die Äusserung in der "Gemeinsamen Erklärung der Regierungen der ostschweizerischen Kantone", wonach der Vorschlag des Berichtes "Eisenbahntunnel durch die Alpen" nur bei einer Hintanstellung der regionalen Interessen der oberen Teile der Kantone Tessin, Uri und Wallis möglich sei, beruht daher auf einer Reihe von Irrtümern und muss als falsch bezeichnet werden.

5. Die Rolle der Tarifentfernung bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Tunnel Projekte

- Eine Gotthard-Basislinie wird die Transportentfernung kürzen und den Transportfluss wesentlich vereinfachen. Die Qualität der Transitleistung wird verbessert und damit die Tragbarkeit für die Frachtbelastung gesteigert.

'' - Die heutigen Frachten der meisten Transittransporte über den Gotthard und den Lötschberg verhalten sich nicht proportional zur Entfernung. Sie werden ja nach der Konkurrenzlage der Umfahrungslinien und der andern Transportmittel (Lastwagen und Seeschifffahrt) ganz verschieden festgelegt. Solche Frachten nehmen gegenüber der veröffentlichten Frachten durch ihre Senkung die vorgesehene Entfernungskürzung schon vorweg.

- Sowohl die Qualitätsverbesserung als die heutige Art der Konkurrenzfrachten-Bildung werden nach Ansicht der SBB dazu führen, dass die Distanzkürzung im internationalen Transit zu keiner Kürzung der Frachtentfernung Anlass geben wird.

- Es sei darauf hingewiesen, dass die SBB schon heute beim internationalen Transit über den Gotthard 350 km statt der tatsächlichen 313 km zwischen Basel und Chiasso zur Frachtaufteilung zwischen den Bahnen einrechnen. Auch die BLS rechnen für die Strecke Brig-Thun beim internationalen Transit mehr Tarif-Kilometer als Effektiv-Kilometer ein (95 anstatt 84 km).
- Ferner ist daran zu erinnern, dass BLS/SBB bei der Entfernungskürzung durch die Wiler-Schleife in Bern die Tarifentfernung nicht änderten.
- Von den SBB aus besteht daher die feste Absicht, die Tarif-Entfernung beim Bau eines Basis-Tunnels nicht zu kürzen.
- Alle Kritiker, die die betriebswirtschaftliche Kalkulation des Transit-Gewinnes durch einen Gotthard-Basistunnel um die Distanzreduktion verringern, gehen daher von falschen Voraussetzungen aus. Deshalb kommt die Finanzabteilung der SBB auch zum Schluss, dass die Investition eines Gotthard-Basistunnels auf Grund eines mittleren Verkehrszuwachses schon nach acht Jahren die Rentabilitätsschwelle überschreiten würde. Mit Distanzkürzung wäre dies erst nach 15 Jahren der Fall.
- 6. Erfüllung des bundesrätlichen Auftrages an die Experten im Kombinationsprojekt "Gotthard-Basistunnel / Lötschberg-Doppelspur"
 - Wir haben in den vorangegangenen Abschnitten gezeigt,
 1. dass der Expertenvorschlag eine Streckenleistung von 40 Mio Netto-Tonnen anbietet. Das sind fast dreimal mehr als die

heutige Kapazität;

2. dass die zitierte Vervierfachung des Globalverkehrs im EWG-Raum nicht mit einer wissenschaftlich einwandfreien Verkehrsprognose der Nachfrage nach Bahntransit Nord-Süd durch die Schweiz verwechselt werden darf;
3. dass die heutigen Verkehrs- und Zukunftsanalysen erlauben, erst für eine Zeit zwischen den Jahren 2025 und 2050 mit einer Güertonnage von 40 Mio Transittonnen über die Schweizer Schienenwege zu rechnen. Der transalpine Gesamtverkehr (Transit- und Schweizerverkehr zusammen) würde diese Spanne um etwa 20 Jahre reduzieren, würde also langfristig eine weitere Ausbauphase des Bahnsystems bedingen.

- Daraus darf man wohl den Schluss ziehen, dass der Vorwurf der Kritiker daneben geht, die Experten hätten den Grundauftrag nicht erfüllt, welcher ihnen von Bundesrat Spühler bei der Amtseinssetzung präzisiert worden ist. Man darf ganz im Gegenteil feststellen, dass das Kombinationsprojekt Gotthard-Basis / Lötschberg-Doppelspur in bezug auf die Streckenkapazität genau das erfüllen wird, was Bundesrat Spühler forderte, nämlich:

"die Leistungsfähigkeit und die Kapazität des schweizerischen Transitverkehrs so zu gestalten, dass sie jeder zukünftigen Entwicklung gewachsen sein wird und zugleich unserem Lande auf Generationen hinaus die angestammte Vorrangstellung und Ueberlegenheit im Transitverkehr sichert".

7. Bewertung eines Splügen-Basistunnels

- Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass bei richtiger Interpretation der bahnbetrieblichen Gegebenheiten, der Lage und der Entwicklungstendenzen auf dem europäischen Verkehrsmarkt der Gotthard-Basistunnel verbunden mit einer Lötschberg-Doppelspur auf Jahrzehnte hinaus eine vorzügliche Lösung für die Alpendurchquerung grosser Güterströme darstellt.
- Diese Feststellung schliesst aber eine Untersuchung der Frage nicht aus, ob denn ein Splügen-Tunnel kombiniert mit dem ausgebauten Lötschberg nicht eine noch bessere Lösung darstellt.
- Die Streckenkapazität eines Splügenbasistunnels wird gleich gross sein, wie die eines Gotthard-Basistunnels, sodass darin kein Unterschied besteht.
- Sobald man aber die Verbindungen beider Basistunnels im Süden und Norden vergleicht, so bestehen wesentliche Unterschiede:
 - Im Süden:

Beilage 9

= Ein Splügentunnel hätte nur eine (Chiavenna), dagegen der Gotthardtunnel zwei Verbindungen mit Italien, wie heute. Nachdem sich an den Grenzen immer Stauungen im Verkehrsfluss ergeben, so ist dieser Vorteil gerade für "eine Zukunft mit 40 Mio Netto-Tonnen" von grösster Bedeutung. Man muss beachten, dass heute schon mehr als 1/6 der Gotthard-Tonnage den Weg über Luino nimmt.

Beilage 5

= Beim Splügen käme der ausländische Grenzbahnhof für den grössten Verkehrsstrom auf italienischen Boden zu liegen. Nachdem man aus jahrzehntelangen Erfahrungen heraus weiss, dass viele Transittransporte nicht nur von den Schweizerspediteuren acquiriert werden, sondern von ihnen auch an der Grenze betreut und disponiert werden müssen, so erkennt man, dass eine Lage des Grenzbahnhofes in Italien für die Schweiz nur Nachteile haben kann. Ferner ist zu beachten, dass das Bahnpersonal der FS sehr oft streikt und den Verkehr stilllegt. Liegt der Grenzbahnhof in der Schweiz, so bleiben Entlastungstransporte durch Umlad auf Lastwagen möglich, liegt er aber im Ausland, entfällt leider dieser Vorteil.

= So beklagen sich die Oesterreicher, dass es auf der Brennerbahn keinen Gemeinschaftsbahnhof gibt, wo neben allen Eisenbahnschutzdiensten auch die Zoll-, Veterinär- und Pflanzenschutzdienste neben den Einrichtungen der Grenzspediteure sowie der Import- und Exportfirmen vereinigt sind und die Gewähr für ein präzises und rasches Kundenservice bieten, das ausserdem ein weitverzweigtes, gut ausgebautes Nachrichtenwesen (Telex- und Datenfernübertragung) voraussetzt.

= Allerdings brächte der Splügen einen zusätzlichen Grenzbahnhof, wobei sich aber die Frage stellt, ob im engen Raume Chiavenna ein solcher Bahnhof überhaupt gebaut werden kann. Man denke nur daran, dass der heutige Bahnhof Chiasso für 8 bis 10 Mio Tonnen 1 Mio m² mit 160 km Geleisen belegt. Ein Vorteil eines zusätzlichen Grenzbahnhofes müsste äusserdem mit einer beträcht-

lichen Entfernungskürzung und Einnahmenverminderung zu Gunsten Italiens erkaufte werden. Die Transitdevisen, die auch in der schweizerischen Ertragsbilanz erscheinen, haben die Grössenordnung von 300 Mio für die Bahnen und von 100 Mio für Spediteure und Transithandel.

= Für beide Varianten-Kombinationen Gotthard-Basis/Lötschberg-Doppelspur und Splügen/Lötschberg-Doppelspur werden beträchtlich vor dem Erreichen der 40 Mio-Tonnen-Leistung die Grenzbahnhöfe nicht mehr genügen. Ob dies schon bei 20/25 Mio Tonnen oder später eintritt, hängt davon ab, inwiefern die administrativen Grenzformalitäten mit Italien vereinfacht werden können.

- Im Norden:

= Der Splügentunnel sollte natürlich die Hauptlast übernehmen können. Das würde bedeuten, dass nach Vollausslastung des Gotthard-Scheiteltunnels mit 13 Mio Netto-Tonnen und der Lötschberg-Doppelspur mit 10 Mio Netto-Tonnen der Hauptverkehr von 17 Mio Netto-Tonnen durch den Splügen gehen müsste. Dies wäre nur möglich,

- bei Ueberwindung des Engpasses Zürich, weil nach wie vor ein grosser Teil des Transitverkehrs via Basel instradiert würde (Flaschenhals Brugg-Zürich-Thalwil)

- bei Doppelspurausbau der Zufahrten von Süddeutschland (Schaffhausen/Singen, Konstanz, St. Margrethen und Buchs)

ganz abgesehen von den Ausbaubedürfnissen im süddeutschen Raum

selber (Linie Ulm-Bodensee, Augsburg/München-Bodensee) und auf der Strecke Chiavenna-Raum Mailand, die praktisch neu trassiert werden müsste.

= Für einen Gotthard-Basistunnel dagegen sind die inländischen Anschlüsse und diejenigen in Deutschland bereits vorhanden.

- Für die Ostschweiz brächte der Splügen eine kürzere Verbindung nach Italien. Wie gross dieser Vorteil binnenschweizerisch veranschlagt werden könnte, darüber lässt sich streiten. Wenn man aber beachtet, dass die Alpen transversalen in erster Linie dem Transit dienen sollen, so zeigt jede verkehrsgeographische Karte, dass der Gotthard wesentlich besser liegt als direkteste Verbindung der Industriezonen Rhein-/Ruhrgebiet/Benelux/Nordfrankreich mit der Industriezone Brescia/Mailand/Genua/Turin. Die Regierungen der ostschweizerischen Kantone zitieren ja diese Vorrangstellung des Transites selber, wie sie Bundesrat Spühler bei der Einsetzung der Experten klar formuliert hat - oben haben wir zweimal darauf hingewiesen.

Beilagen 5 und 7

- Der Vorteil der Direktverbindung Ostschweiz - Splügen - Italien würde aber die Zukunft des Tessins ungünstig beeinflussen, indem dem Speditionsgewerbe in Chiasso ein Verkehrsvolumen von mehreren Mio Tonnen pro Jahr entzogen würde. Ueberhaupt würde der Tessin vom Splügen-Basisprojekt gar nicht berührt.

- Viele Befürworter der Splügenbahn glauben in seinem geographischen Einwirken in den südöstlichen Raum von Deutschland einen grossen Vorteil zu erkennen; u.a. sehen sie darin eine Acquisitionskraft

für zusätzlichen Verkehr. Dabei beachten sie nicht, dass Oesterreich für die Brennerlinie dieses Gebiet beansprucht und es heute schon nötig war, zwischen OeBB und SBB gewisse Verkehrsteilungsarrangements zu treffen. Ohne Weiterführung der bereits bestehenden Uebereinkommen würde ein Tarifkrieg entstehen, welcher beträchtliche Einnahmenverluste brächte. Ausserdem würde die heute bestehende gemeinsame "aussen"-verkehrspolitische Zusammenarbeit Oesterreichs und der Schweiz gegen die Verkehrspolitik der Montanunion und EWG sicher nicht ohne Schaden gestört. Das Eindringen einer neuen Schweizer Transitlinie in den angestammten Einflussbereich des Brenners, der ja auch als Basislinie mit einer 70 km kürzern Streckenführung mit Direktverbindung München-Innsbruck ausgebaut werden soll, birgt also kommerzielle und aussen-verkehrspolitische Nachteile in sich.

Beilage 9

Beilage 10

- Uebrigens haben die "Brenner-Planungsleute" das Einzugsgebiet ihrer Basislinie bereits an den Bodensee verschoben, was unsere These deutlich bestätigt (aus einem Bericht von Dr. Altweger OeBB an der Herbsttagung 1971 des Wirtschaftsausschusses der UIC in Stuttgart).

Beilage 4/4a

- Ein "Tarifkrieg" mit dem Brenner könnte nun aber dadurch vermieden werden, dass für den Zeitpunkt, wo die Kapazität von Gotthard-Basis und Lötschberg-Doppelspur nicht mehr genügt, eine geeignete Ostalpen-Entlastungslinie gebaut würde, über die vorwiegend Import/Export und Verkehr mit dem Tessin zu führen wäre.

8. Das "Gri-Ti"-Projekt und seine Chancen

- Bundesrat Bonvin hat mit seinem neuen Tunnelvorschlag Griti im Sommer 1971 eine Lösung vorgeschlagen, die als Ergänzung zum Basis-tunnel Gotthard, die Vorteile des Splügens, aber nicht seine Nachteile bringt.

Beilage 9

- Der Zusatztunnel von 34 km Länge auf der Verbindung Chur - Bellinzona bringt die wünschbare Verbindung der Ostschweiz nicht nur mit Italien, sondern auch mit dem Tessin. Er eröffnet auch dem Bodenseeraum einen besseren Zugang zum Raume Mailand, ohne allzu offensichtlich ganz Bayern als Brenner-Interessegebiet anzuvisieren.

- Schaut man wirklich langfristig die Problematik des Alpentransites an, lässt also die Zeit der 30, 40 und sogar noch mehr Mio-Netto-Tonnen nicht ausser acht, so erkennt man für Griti folgende weitere mögliche Vorteile:

= Es entsteht sofort ein Verkehrskreuz Chiasso/Erstfeld mit Luino/Chur

= Bei weiterer Verkehrszunahme, die die Kapazität von drei voll ausgebauten südlichen Grenzübergängen Como, Luino und Chiasso überschreitet, kann von der Griti-Linie aus ostwärts mit nicht allzu grossem technischem und finanziellem Aufwand doch eine Tunnel-Linie nach Chiavenna oder gar Colico am oberen Ende des Comersees gebaut werden. Griti könnte damit zu einer Splügenkombination werden.

- Der Einwand, eine solche Kombination Gotthard-Gritti/Splügen sei zu aufwendig, mag für heute und so lange gelten, als weniger als 30 Mio Netto-Tonnen durch die Schweizeralpen transportiert werden müssen. Bei einem derartigen Anwachsen der Tonnage wird diese Kombination gerade die dominierende Rolle der Schweiz im europäischen Transitverkehr zu spielen erlauben, dies nicht zuletzt mit einem Optimum an Umweltschutz, wenn man an den Schwerverkehr auf der Strasse denkt...
- Der Vorschlag "Gritti" von Bundesrat Bonvin vermag auch die schweizerische Verkrampfung zu lösen, welche durch einen regionalpolitisch motivierten Kampf um die Linienführung der neuen Europa-Transversale verursacht wurde.
- Allerdings glauben wir, dass der "Gritti-Tunnel" von Anfang an mit einem Tunnelprofil gebaut werden sollte, welches die spätere Ausgestaltung zu einer Schnellbahn nicht konventioneller Technik erlauben wird. Damit bestünde für die Schweiz eine Einschaltmöglichkeit in solch grosse Projekte von Deutschland und Italien.

9. Alpentunnels als Gesamtsystem für heute und die Zukunft

- Die Verkehrserwartungen für die Zukunft zeigen, dass unser Land, wenn es seine dominierende Transitrolle weiter spielen will, sehr langfristig projektieren und disponieren muss.
- Dies kann nicht geschehen, wenn wir nur einen neuen Basistunnel bauen wollen; wenn wir noch jahrelang durch interne Kämpfe um diesen einen Tunnel den Baubeginn des Alpentunnelsystems hinauszögern; wenn

Beilage 4

wir damit während langer Jahre die Verkehrszunahmen von den Linien unseres Landes wegweisen, nachdem die heutige Gotthard- und Lötschberglinie schon voll ausgelastet sind, so ausgelastet sind, dass im Verlaufe der letzten 1-2 Jahre bereits bedeutende Tonnagen zurückgewiesen werden mussten (1970 und 1. Halbjahr 1971: rund 1 Mio Tonnen = über 20 Mio Franken).

- Das langfristige Disponieren ist viel eher möglich, wenn die Projektierungsarbeit von Gotthard-Basis und "Gri-Ti" mit seinen Möglichkeiten zu einer Einheit zusammengefasst wird:

= diese Projekte in ein einziges Behandlungspaket für die zuständigen politischen Instanzen vereinigt werden

= wenn das am schnellsten realisierbare Gotthard-Projekt, das in das bereits vorhandene europäische Liniensystem am einfachsten einzugliedern ist, zuerst gebaut wird

= wenn man heute schon beschliesst, das "Gri-Ti"-Projekt mit Schnellbahnprofil auf alle Fälle zu bauen, seinen Baubeginn aber nicht heute schon genau festlegt.

10. Zusammenfassung und Schlussbemerkungen

- Meine Ausführungen versuchten, Ihnen zu zeigen, dass:

1. Der Vorschlag der Expertenkommission, raschestens die Lötschberglinie auf Doppelspur zu erweitern und sofort den Gotthard-Basistunnel zu bauen, heute und für die nächsten 30 bis 40 Jahre sicher für alle Belange national und international die bessere Lösung darstellt, als ein Splügentunnel mit Ausgang auf italienischen Boden.
2. Dass in der Streckenkapazität zwischen den Projekten Gotthard und Splügen kein Unterschied besteht. Beide können zusammen mit der Lötschberg-Doppelspur eine Leistung von 40 Mio Netto-Tonnen erbringen.
3. Dass aber für beide Projekte diese Streckenleistung kaum ausnützlich wird, da die Kapazität der südlichen Grenzbahnhöfe und teilweise auch der nördlichen Zufahrtsstrecken dazu nicht ausreichen wird.
4. Dass nur eine geographisch und zeitlich vereinheitlichte Betrachtungs- und Behandlungsweise auch in Zukunft unserem Land erlauben wird, seine dominierende Rolle für den Transitverkehr zu spielen.
5. Dass so gesehen der Vorschlag von Bundesrat Bonvin zum Bau eines "Gri-Ti"-Tunnels das erforderliche Bindeglied bilden kann, raschestens den politischen Instanzen ein Ganzheitsprojekt Alpen-transversalen vorzulegen.

6. Dass in diesem Ganzheitsprojekt zeitlich dem Bau des Gotthard-Basistunnels erste Priorität zukommen muss.

7. Dass angesichts der im Verlaufe der nächsten 40 bis 50 Jahre zu erwartenden Verkehrssteigerung ein Ganzheitsprojekt mit mehr als einem Alpentunnel wirtschaftlich richtig und finanziell vertretbar ist, selbst wenn das Gesamtsystem eine Investition von 3 bis 4 Milliarden Franken erfordert.

- Man denke in dieser Hinsicht nur daran, wie das ursprüngliche Nationalstrassenprogramm mit den steigenden Verkehrsansprüchen sozusagen "schmerzlos" von der 4 Milliarden-Grössenordnung in die 20 Milliarden-Grössenordnung hineingewachsen ist.

- Liebe Rotarierfreunde und Tessinerfreunde. Sie erkennen jetzt, dass ich nicht zu Ihnen gekommen bin, um Sie zu einem Kampf gegen ein östlicher als der Gotthard gelegenes Tunnelprojekt aufzufordern. Vielmehr will ich Sie dafür gewinnen, für eine Ganzheitslösung zu kämpfen; für eine Ganzheitslösung, welche einen westlichen und einen östlichen Tunnel umfasst; für eine Lösung, die zeitlich abgestimmt unsere "Europarolle" fortführen lässt, ohne dass alle Wünsche einer verkehrsgeographisch benachteiligten Landesgegend geopfert werden müssen.