EIDG. AMT FUER VERKEHR
012.4

A L P E N T R A N S I T L I N I E N

P R O T O K O L L

der Aussprache vom 29. August 1972
zwischen der Verkehrsdelegation des Bundesrates
und einer Delegation des Gotthard-Komitees

T e i l n e h m e r :

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT:

Verkehrsdelegation des
Bundesrates:

Bundesrat R. B o n v i n (Vorsitz)
Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements

Bundesrat H-P. T s c h u d i
Vorsteher des Eidg. Departements
des Innern

Bundesrat K. F u r g l e r
Vorsteher des Eidg. Justiz- und
Polizeidepartements

Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement:

Amt für Verkehr:

Fürsprecher P. T r a c h s e l
Direktor

Dr. F. B ü r k i
Vizedirektor

M. H o f m a n n , lic. rer. pol.
Sektionschef

Generalsekretariat:

T. S c h e n k
Protokollführerin

GOTTHARD-KOMMITEE

Präsident:	Regierungsrat Dr. E. W y s s Vorsteher des Departements des Innern und der Schiffahrtsdirek- tion des Kantons Basel-Stadt
Vertreter der Kantone:	
Zürich:	Regierungsrat Prof. H. K ü e n z i Vorsteher der Direktion der Volks- wirtschaft
Luzern:	Regierungsrat Dr. F. W i l i Vorsteher des Baudepartements
Uri:	Regierungsrat W. H u b e r Vorsteher der Baudirektion
Unterwalden nid dem Wald:	Regierungsrat A. A l b r e c h t Vorsteher des Bau-, Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
Zug:	Regierungsrat S. N u s s b a u - m e r , Vorsteher der Volkswirt- schaftsdirektion
Solothurn:	Regierungsrat W. R i t s c h a r d Vorsteher des Finanz- und Forst- departements
Basel-Stadt:	vertreten durch den Präsidenten: Edmund Wyss Dieter Z e l l e r Akademischer Mitarbeiter im De- partement des Innern
Basel-Land:	Richard M e y e r , dipl. Ing.ETH Chef Regionalplanungsstelle bei- der Basel, Liestal
Schaffhausen:	Regierungsrat R. S c h ä r r e r Vorsteher der Finanz-, Handels- und Verkehrsdirektion
Tessin:	Regierungsrat A. R i g h e t t i Vorsteher der Bau- und Militär- departemente
Geschäftsstelle:	Alfred B e c k e r Geschäftsführer, Luzern Ronald R o g g e n Sekretär Geschäftsführer, Luzern

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

Begehren
Gotthard-Komitee

Herr W y s s dankt, die Begehren des Gotthard-Komitees vor die Verkehrsdelegation des Bundesrates tragen zu können und begründet diese einleitend mit folgenden Ausführungen:

- "- Die Kommission 'Eisenbahntunnel durch die Alpen' hat sich im Sommer 1970 für das Projekt Gotthard-Basislinie entschieden. Dies in der Meinung, dass ein solches Projekt das Problem der Aufwertung der Nord-Südtransversalen am optimalsten löst. In der bundesrätlichen Botschaft zum Voranschlag 1971 der SBB kam dem Gotthard-Basisprojekt auch eindeutig der Vorrang zu. In der Junisession 1971 des Ständerates wurde vom Bundesrat die Priorität des Gotthard-Basisprojektes erneuert betont, jedoch gleichzeitig das GriTi-Projekt ins Gespräch gebracht.
- Am 17. November 1971 wurde der Bündner Regierung das Konzept des gleichzeitigen Baubeginns West-Mitte-Ost vorgelegt. Im Bericht des Bundesrates über die Richtlinien der Regierungspolitik 1971 - 1975 steht der Hinweis, dass die neuesten Verkehrsprognosen eine dritte Transitachse (Ostalpenbahn) erfordern.
- Die Ostschweizer stellten an der Berner Konferenz

vom 23. März dieses Jahres ihre Bedingungen: dem Viererkonzept (inkl. Strassenverbindung Glarus-Graubünden) wird nur zugestimmt, wenn das Konzept in seiner Gesamtheit vorgelegt wird. - An der Ostschweizer Konferenz vom 12. April 1972 wurden weitere Bedingungen laut: Linienführung nach Chiavenna muss vorgesehen werden, Chur-Bellinzona muss nach 8 Jahren (gerechnet ab Baubeschluss) fertiggestellt sein, ebenso die Verbindung Glarus-Graubünden; der Bundesrat solle Verhandlungen mit Italien und Deutschland betreffend die Splügenbahn nach Chiavenna aufnehmen.

- An der Tagung des Splügenkomitees vom 26. April fragte sich schliesslich Regierungsrat Schutz, ob es nicht klüger wäre, die Ostalpenbahn vor dem Gotthard-Basistunnel zu bauen.
- Dieser Wandel in der Gesamtkonzeption verband sich mit ungenügender Information. Bisher wurden die Ergebnisse der Gespräche mit den Ostschweizer Kantonen nur von letzteren veröffentlicht. Im Gegensatz zu den Ostalpenkantonen wurde bisher - mit Ausnahme des Kantons Uri - noch kein Gotthard-Kanton vom Bundesrat über den Stand der Planung orientiert. Dies obwohl das Gotthard-Komitee als solches wie auch einzelne Stände (z.B. Luzern) eine vermehrte Transparenz in der Alpenbahnfrage gewünscht hatten, begründet mit dem Hinweis, dass ein Alpenbahnprojekt mit seiner gesamten Trassierung und allen verkehrstechnischen Auswirkungen mehr als nur einen Kanton interessiert.
- In breiten Kreisen, vor allem aber innerhalb des Gotthard-Komitees, wurde auch die Frage nach der Finanzierung laut: ist es zu einem Zeitpunkt, da der Finanzhaushalt des Bundes abgestufte Prioritäten verlangt, zulässig, dass Zusicherungen für einen gleichzeitigen Baubeginn gegeben werden?
- Eine weitere Frage drängt sich immer mehr auf: Besteht nicht die Gefahr, dass die Frage der Alpentransversalen in eine Vielzahl von Einzelprojekten aufgesplittert wird, wodurch die Verwirklichung des Hauptprojektes in einer nicht mehr verantwortbaren Art und Weise verzögert werden kann. Wir denken an die Verwirklichung des Gotthard-Basistunnels".

Anschliessend gibt Herr Wyss kurz zusammengefasst die grundsätzliche Haltung des Gotthard-Komitees bekannt:

- "- Dem Gotthard-Komitee geht es um die Festsetzung und konsequente Einhaltung von Prioritäten.
- An der Spitze der Prioritätenliste steht das Projekt der Gotthard-Basislinie.
- Zweit- oder drittrangige Vorhaben dürfen die Realisation des Gotthard-Basisprojektes weder beeinträchtigen noch verzögern.
- Es liegt viel daran, dass die bundesrätliche Botschaft möglichst rasch an die Räte zur unverzüglichen Beschlussfassung weitergeleitet wird.
- Es drängt sich im Bereiche der Alpentunnelfrage eine intensive Koordination zwischen der Verkehrs- und Finanzpolitik des Bundes auf.
- Eine verbesserte Transparenz in der Informationspolitik kommt der Problemlösung zugute".

In diesem Zusammenhang stellt das Gotthard-Komitee abschliessend folgende Frage:

- "1. Auf wann ist die bundesrätliche Botschaft zu erwarten?
2. Welche Projekte wird diese Botschaft einbeziehen?
3. Wie lautet das Resultat dieser Botschaft?
4. Für welchen Zeitpunkt ist der Baubeginn der verschiedenen Projekte vorgesehen?
5. Wie sieht die Planung im Bereiche der Finanzierung der Alpenbahntunnelprojekte aus?
6. Welche Vorkehren sind für Verhandlungen mit Italien und Deutschland getroffen worden? Bestehen greifbare Ergebnisse aus solchen Verhandlungen?

7. Welche Zusicherungen sind den Ostschweizern im Detail gegeben worden?
8. Was ist vorgesehen für die inskünftige Kontaktnahme mit den angrenzenden Kantonen an den projektierten Zufahrtslinien?
9. Welche Vorkehren wurden getroffen, um Zusatzprojekte (wie z.B. das Projekt Seetunnel in Luzern) zu katalogisieren und sie später zweckentsprechend einzubauen?
10. In welchem Ausmass und in welchem Sinne werden die spezifischen Probleme der Kantone Uri und Tessin in die Botschaft einbezogen?
11. Ist der Bundesrat bereit, in Zukunft das Gotthard-Komitee zu begrüßen, wenn es um das Problem der Alpenahnantransversalen geht?

Stellungnahme
Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement

Der Vorsitzende orientiert über den Gang der Dinge nach Ablieferung des Berichtes der Kommission 'Eisenbahntunnel durch die Alpen':

Die Transitstrecken unseres Landes befinden sich nahe an der Kapazitätsgrenze. Gleichzeitig wird die Entwicklung der kollektiven Transportmittel stark gefördert; der Übergang von der konventionellen Eisenbahn zu neuen Beförderungsmitteln tritt in den Bereich der Studien. Der Vorschlag der Alpentunnel-Kommission ist auch im Lichte der Tatsache zu betrachten, dass bei einem Tunnelbau der Kapazitätzuwachs erst am Tage der Eröffnung sprunghaft erfolgt, während er beim Ausbau offener Strecken stufenweise nach Bedarf herbeigeführt werden kann. Dies trifft zu für den Ausbau der Lötschberglinie.

Die Konzeption, wonach der Gotthardbasislinie als Nord - Süd - Verbindung das Schwergewicht zukommt, besteht aber nach wie vor. Dies ist auch der Grund, weshalb mit dem Gotthard-Komitee kein Kontakt aufgenommen wurde.

Auch im Osten des Landes musste aber eine Nord - Süd - Verbindung in Erwägung gezogen werden. Dies vor allem aus Gründen der Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile. Ein Bedürfnis nach Kapazitätzuwachs zeichnet sich angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung im Raume Baden-Württemberg usw. ebenfalls ab. Auf internationaler Ebene sind in bezug auf diese Verbindung bereits Kontakte gepflegt worden. Der Vorsitzende erläutert dann anhand einer Karte die für die Ostalpenbahn in Aussicht genommene Linienführung, die den Vorteil hat, dass sie vollständig auf Schweizer Gebiet verläuft.

Abschliessend nimmt der Vorsitzende Bezug auf die Reihenfolge im Vierstufenmodell für die Nord - Süd-Transitverbindungen: Er unterstreicht, dass die Delegation der Ostschweizer Kantone wohl Forderungen bezüglich Gleichzeitigkeit in der Verwirklichung gestellt habe, ihnen aber nicht entsprochen worden sei.

Herr T r a c h s e l orientiert über die Aussprache, die am 23. März 1972 zwischen der Delegation des Bundesrates für Verkehrspolitik und einer Delegation der Ostschweizer Kantone stattfand. (vgl. Ahang 1: Mitteilung an die Presse betr. Vorsprache Ostschweizer Kantone). Das Prinzip dieses langfristigen Konzepts bleibt aufrechterhalten.

Das Modell mit den vier Stufen, das zur Diskussion gestellt wurde, entspricht den Prognosen für eine Entwicklung der Transitkapazität bis in den Zeitraum der Jahrhundertwende. Diesem Modell liegen die Voraussetzungen zugrunde, dass

- die wirtschaftliche Entwicklung mit der Prognose übereinstimmt
- die Prognose als Ziel anerkannt wird, d.h. ein Zuwachs im Transitverkehr als dem Land förderlich betrachtet und erwünscht wird
- eine gesamtwirtschaftliche Rentabilität des Transitverkehrs gewährleistet ist.

Von Zusicherungen über Etappen, Baufristen und Bauabläufe war an dieser Besprechung seitens des Bundes nicht die Rede.

Herr Trachsel erläutert dann die diesem Modell zugrundeliegende Prognose anhand einer graphischen Darstellung über die Leistungsfähigkeit des Systems Lötschberg/Simplon-Gott-hard im transalpinen Güterverkehr. Kurz resümiert sei fest-

gehalten: Diese Prognose sieht ab 1985, dem Zeitpunkt, der für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels in Aussicht genommen wurde, eine Steigerung des Transits vor, allerdings mit degressiver Zuwachsrate. Ab 1985 ist die Maximal- und Minimalprognose in die Zukunft extrapoliert worden. Um die Jahrhundertwende dürfte die Kapazität des Gotthard-Basistunnels erschöpft sein. Ein neuer Kapazitätswachstum wird dann zumal nötig sein, damit kein Kapazitätsdefizit entsteht.

Seither ist eine über das Ausmass der normalen Inflation hinausgehende Kostensteigerung eingetreten, die gewisse Voraussetzungen in Zweifel stellt. Detaillierte Kostenrechnungen ergeben für den Ausbau der Lötschbergstrecke einen Kostenanstieg auf mehr als das Doppelte (von 230 auf 507 Mio.) und für die Gotthard-Basislinie auf fast das Dreifache (von 1,1 Mrd. auf 2,8 Mrd.). Hinzu kommen bei beiden Vorhaben die Kosten für nördlich und südlich gelegene Ausbauten, was beim Gotthard eine weitere Milliarde ausmacht.

Diese Kostensteigerung führt dazu, dass bei den SBB eine betriebswirtschaftliche Rentabilität kaum noch erreicht werden kann. Deren Berechnungen nehmen an, dass eine Kostendeckung frühestens ums Jahr 2000 erreicht wird, dies unter der Voraussetzung gewaltiger Kostenzuschüsse des Bundes. Dies ist umso schwerwiegender als der Transitverkehr bisher das einträgliche Geschäft der SBB war, das es erlaubt, die Binnentarife in einem erträglichen Mass zu halten.

Der reine Transitverkehr ist binnenwirtschaftlich nutzlos, wenn er nicht rentiert (nur Immissionen!). Ob trotz des betriebswirtschaftlichen Verlusts der Transitverkehr der

Schweiz bestimmte gesamtwirtschaftliche Vorteile bringen könnte, wird gegenwärtig geprüft. Eine Kosten/Nutzen-Analyse über die Gesamtwirtschaftlichkeit ist eingeleitet. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird dem Bundesrat hierüber voraussichtlich im Herbst Bericht erstatten können.

Ein ganzer Fächer von Lösungsmöglichkeiten könnte in Erwägung gezogen werden, zum Beispiel:

- Abbau des Vierstufenmodells bis zu einem rentablen Ausbaugrad oder Konzentration auf einzelne Objekte
- Kostenbeteiligung des Auslandes
- Tarifgarantie durch multilaterales Abkommen zum Zwecke der Kostendeckung.
(Wenn europäisch die Notwendigkeit eines Kapazitätswachses für den Transitverkehr anerkannt wird, muss verlangt werden, dass dies für die Schweiz nicht zu Verlusten führt).
- Erhöhung der Kapazität im Nord/Süd-Verkehr durch Ausbau der bestehenden Zufahrtslinie der SBB (Jurafusslinie) zum Simplon (Frage: wie kann das bestehende Gesamtnetz für die Auslastung des Simplontunnels optimal ausgebaut werden)?
- Höherlegung des neuen Eisenbahntunnels durch den Gotthard
- Beschränkung auf das Legen einer dritten Spur bei der Gotthardlinie
- usw.

Wichtig ist, dass die Schweiz eine Transitachse zur Verfügung stellen kann, die es erlaubt, den Strassengüterverkehr im Kombinierten Transport zu bewältigen. Den Nord-Süd-Güterverkehr auch nur teilweise auf der Nationalstrasse zu bewältigen, wäre wirtschaftlich und raumplanerisch katastrophal. Diese Gefahr besteht, weil die in der Schweiz

gegenüber den EWG-Raum strengeren Bestimmungen über Masse und Gewichte im Rahmen der internationalen Verpflichtungen unseres Landes möglicherweise nicht dauernd beibehalten werden können. Jedenfalls kann das Transitproblem nur in seiner Gesamtheit und nicht für Bahn und Strasse getrennt optimal beurteilt werden.

Herr Trachsel erläutert abschliessend die Entscheidungssituation, wie sie sich heute darstellt, anhand eines Diagramms. Im Herbst soll dem Bundesrat ein Grundsatzentscheid über das weitere Vorgehen beantragt werden.

Zu den Fragen des Gotthard-Komitees (Votum Wyss S. 3/4) nimmt Herr Trachsel wie folgt Stellung:

Fragen 1, 2 und 3: Unbestimmt

- Frage 4: Die Detailplanung für den Ausbau der Lötschberglinie ist abgeschlossen. Dem Baubeginn steht in dieser Hinsicht nichts im Wege. Für den Gotthard sind die Vorbereitungen seit längerer Zeit ebenfalls im Gang.
- Frage 5: Die SBB kommen im Rahmen der sich für sie ergebenden betrieblichen Vorteile für die Finanzierung auf. Die übrige Finanzierung erfolgt aus allgemeinen Bundesmitteln.
- Frage 6: Gemäss Gespräch zwischen den Herren Leber und Bonvin soll sich eine aus Vertretern der Schweiz, Deutschlands und Italiens zu bildende Arbeitsgruppe des Problems annehmen (Achsenfragen). Parallel ist im Rahmen der Union internationale des chemins de fer (UIC) eine Arbeitsgruppe tätig. Weiter befasst man sich in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz und in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Problem des Alpentransits.

- Frage 7: Den Ostschweizer Kantonen wurden keine Zusicherungen gegeben. Sie haben ihre Wünsche dargelegt.
- Frage 8: Die Probleme der von der Ostalpenbahn durchfahrenen Kantone sollen in einer Behörden-delegation behandelt werden. Beim Projekt des Gotthard-Basistunnels liegt ein Katalog mit Wünschen des Kantons Uri vor, der im einzelnen zu diskutieren sein wird.
- Frage 9: Die Frage eines Problemkatalogs wird sich im Zusammenhang mit dem detaillierten Linienausbau stellen.
- Frage 10: Hier handelt es sich um vom Bundesrat zu fällende politische Entscheide.
- Frage 11: Wird im Rahmen der üblichen Konsultationen bejaht.

Der Bundesrat B o n v i n würde es persönlich vorziehen, für die Verwirklichung der Alpentransitlinien keine ausländischen Finanzierungshilfen zu beanspruchen. Er möchte verhindern, dass auf internationaler Ebene Beschlüsse gefasst und dann dem Brenner und dem Mont Cenis gegenüber dem Gotthard die Priorität eingeräumt wird.

Herr W y s s dankt für die klaren Auskünfte und stellt mit Genugtuung fest, dass die Konzeption unverändert blieb und die Gotthardbasislinie in der Prioritätsliste vor der Ostalpenbahn steht.

Er hat Verständnis, dass angesichts der Kostenexplosion die Probleme gründlich überdacht werden müssen und man allenfalls zu neuen Erkenntnissen kommen könnte, was eine Verzögerung im Erscheinen der Botschaft zur Folge hätte.

Man befindet sich in der Tat in einem Dilemma. Auf der einen Seite ist die Forderung, dem Verkehr nicht alles zu opfern, auf der anderen die Kapazitätsgrenze und das Bedürfnis des Ausbaus des Gotthards.

Stellungnahmen
Gotthard-Kantone

Herr H u b e r unterstreicht die Sonderstellung des Kantons Uri: Man ist dort von der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Verwirklichung der Gotthard-Basislinie überzeugt und findet sie auch die beste Variante.

Hingegen haben ein in den Gemeinden des Kantons Uri und bei einer Grosszahl von Interessenten durchgeführtes Vernehmlassungsverfahren sowie die eigenen Ueberlegungen des Regierungsrates zur Feststellung geführt, dass der Kanton in vielfachen Beziehungen hart getroffen und beeinträchtigt wird, und zwar wegen der Linienführung und des beanspruchten Bodens. Dies gab dem Regierungsrat Anlass, in einem Gespräch mit Herrn Bundesrat Bonvin sowie in einer Eingabe an das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement darzulegen, wie der Kanton durch die Basislinie für alle Zeiten belastet wird. Seine Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten (Orts-, Regional- und Raumplanung) werden untragbar eingeengt. Dazu kommt die Zunahme der Immissionen. Weiter bestehen Befürchtungen hinsichtlich der Reduktion der Personen- und Schnellzüge.

Dem Kanton Uri liegt es daran, dass seinen Begehren Rechnung getragen und bereits in der Botschaft an die eidgenössischen Räte auf den Sonderfall hingewiesen wird.

Herr A l b r e c h t stösst sich daran, dass die wintersichere Strassenverbindung Glarus - Graubünden mit dem Problem der Eisenbahn-Transitlinien verkoppelt wird. Sie ist ein Fremdkörper im Alpentransversalenkonzept der entfernt werden sollte. Die Nationalstrassen-Alpentransversalen sind übrigens festgelegt.

Weiter bemerkt Herr Albrecht, dass abgesehen von den finanziellen Problemen auch die Situation auf dem Baumarkt zu einem schrittweisen Vorgehen zwingt. Er weist ferner darauf hin, dass die Behandlung des Alpentransversalenkonzepts durch die Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption aufgeworfen worden ist. Bis zur Inangriffnahme der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel kann somit noch geraume Zeit verstreichen.

Herr Albrecht ist daher der Meinung, dass die Zwischenzeit ausgenützt werden sollte, um bei der Nordzufahrt gewisse Verbesserungen vorzunehmen. Dabei denkt er an den Bahnhof Luzern und die Untertunnelung der unteren Seebucht zwecks Verlegung der Gotthardlinie (vgl. Postulat Albrecht vom 15. März 1971 betr. Durchgangsbahnhof Luzern).

Herr R i g h e t t i verweist auf die mit dem Gotthard-Basisprojekt zusammenhängenden spezifischen Probleme des Kantons Tessin. Es wird verlangt, dass die Gotthardbergstrecke weiterhin betrieben und dem legitimen Begehren der Talschaft Löwentina Verständnis entgegengebracht wird.

Er vertritt die Ansicht, dass das neue Element der Kostenexplosion nicht zu einer Verzögerung des Beschlusses führen sollte. Das Problem wird immer dringlicher und die Aufgabe immer schwieriger zu lösen sein.

Herr R i t s c h a r d äussert sich zur Kapazitätsauslastung. Er befürchtet, dass sich der Güterverkehr, der nicht mehr übernommen werden kann, auf die Strasse verlagern (Brenner- und Mont-Cenislinie müssten ja auch zuerst ausgebaut werden) und durch den Tunnel der Autobahn geschleust würde. Auch dies muss in die Ueberlegungen zur Kosten- und

Rentabilitätsfrage des Gotthard-Basistunnels der SBB einbezogen werden.

Herr W i l i unterstreicht die Befürchtungen betreffend Verkehrsverlagerung auf die Strasse mit dem Hinweis, dass auch die Franzosen am Mont Cenis und die Oesterreicher am Brenner mit den gleichen Kostenproblemen konfrontiert sein dürften.

Herr K ü n z i verweist auf die mit der Gotthard-Basislinie zusammenhängenden spezifisch zürcherischen Probleme. Es betrifft dies die Zufahrtslinien. Auch hier spielen finanzielle Probleme hinein.

Stellungnahme BR

Im Zusammenhang mit der wintersicheren Strassenverbindung Glarus - Graubünden erinnert der V o r s i t z e n d e an den Wegfall des Tödi-Greinaprojektes zugunsten des Splügenprojektes. Er unterstreicht, dass die Zustimmung der Ostschweizer Kantone zum Gotthard-Basistunnel nur mit dieser Strassenverbindung erreicht werden konnte.

Herr Bundesrat T s c h u d i betont, dass für eine wintersichere Strassenverbindung Glarus - Graubünden ein Bedürfnis vorhanden ist. Sie steht seit Jahrzehnten zur Diskussion und kann nicht einfach wegdiskutiert werden. Sie wird allerdings nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Herr Bundesrat Tschudi verweist auf die protokollarische Zusammenfassung seiner an der Sitzung vom 23. März 1972 mit der Delegation der Ostschweizer Kantone abgegebenen Ausführungen:

" Herr Bundesrat Tschudi führt aus, dass eine wintersichere Strassenverbindung zwischen Glarus und Graubünden einer Notwendigkeit entspricht. Er verweist auf die Motion Vincenz, die das gleiche Begehren zum Gegenstand hat. Das Amt für Strassen- und Flussbau ist beauftragt, die Linienführung (Panixer oder Kisten) mit den Kantonen Glarus und Graubünden abzuklären. Die Arbeiten sind im Gang.

Anschliessend äussert sich Herr Bundesrat Tschudi zur Forderung, diese Strassenverbindung in der gleichen Vorlage wie die Eisenbahnalpentransversalen zu behandeln. Er führt aus, dass auch die Finanzierung dort geregelt werden soll. Sie kann nicht im Rahmen des Beitrages des Bundes an die Kosten des Ausbaus der Hauptstrassen erfolgen, sondern muss durch allgemeine Bundesmittel aufgebracht werden.

Die Mitarbeit des Departements des Innern dürfte sich somit im wesentlichen auf die technische Seite beschränken, während die Finanzierungsangelegenheit mit dem gesamten Fragenkomplex der Eisenbahn-

Verbindungen zu regeln ist".

Abschliessend schildert Herr Bundesrat Tschudi die prekäre Finanzsituation des Bundes, ein weiterer Grund zur Zurückhaltung.

Herr Bundesrat Furgler macht einige Hinweise zu den Kapazitätsproblemen um darzulegen, was Anlass gab, die Ostalpenbahn ins Eisenbahn-Alpentransversalenkonzept aufzunehmen. Er weist darauf hin, dass es darum geht, eine Synthese zu finden. Die momentane Finanzsituation des Landes zwingt zu Prioritäten. In diese Prioritätsordnung ist angesichts der Verkehrsprognosen auch das Ostalpenbahnprojekt einzubauen.

Für die Begehren des Kantons Glarus hinsichtlich einer wintersicheren Strassenverbindung nach Graubünden hat Herr Bundesrat Furgler Verständnis. Er verweist auf die daraus erwachsenden militärischen Vorteile (Übungsraum).

Herr W y s s dankt im Namen des Gotthard-Komitees für die erhaltenen Auskünfte und der V o r s i t z e n d e erklärt die Sitzung als geschlossen.

Es wird ein gemeinsames
Communiqué herausgegeben

Anhng I : Pressemitteilung VED 23.3.1972
über Vorsprache der Ostschweizer Kantone

Anhang II: Pressemitteilung VED 5.9.1972
über Vorsprache des Gotthard-Komitees

Pressemitteilung

Der Ausbau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen

Die Delegation des Bundesrates für Verkehrspolitik, bestehend aus den Bundesräten Bonvin (Präsident), Tschudi und Furgler, hat in Bern eine Delegation der sechs Ostschweizer Kantone Glarus, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden und Thurgau empfangen und ihr das bundesrätliche Konzept für den Ausbau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversalen erläutert.

Die bundesrätliche Delegation stellt folgendes Konzept zur Diskussion:

1. Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur. Ausbau von Brig und Domodossola mit Zufahrten.
2. Bau einer Basislinie Erstfeld-Biasca.
3. Bau einer Ostalpenbahn Chur - Splügen-West - Bellinzona, bzw. Raum Comersee.
4. Bau einer wintersicheren Strassenverbindung aus dem Kanton Glarus ins Bündner Oberland.

Die Vertreter der ostschweizerischen Kantone stimmen diesem Konzept zu unter dem Vorbehalt, dass es in seiner Gesamtheit der Bundesversammlung vorgelegt wird.

Bern, den 23. März 1972

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
Pressedienst

Pressemitteilung

Alpentransit

Die aus den Bundesräten Bonvin (Vorsitz), Furgler und Tschudi bestehende bundesrätliche Delegation für Verkehrspolitik orientierte eine Delegation des Gotthard-Komitees unter dem Vorsitz von Regierungsrat Wyss, Basel, über den Stand der Vorbereitungen in der Frage des Ausbaus der Alpentransversalen. Das vom Bundesrat in Aussicht genommene Konzept sieht bekanntlich den durchgehenden Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur, den Bau einer Gotthard-Basislinie und den Bau einer Ostalpenbahn Splügen-West sowie den Bau einer wintersicheren Strassenverbindung Glarus-Bündner Oberland vor. Das Prinzip dieses bis über die Jahrtausendwende hinausreichenden Konzeptes bleibt aufrechterhalten. Der zeitliche Ablauf der etappenweisen Verwirklichung und der Ausbaugrad hingegen hängen davon ab, ob die Verkehrsprognosen zutreffen, ob die Zunahme des Transitverkehrs auf Bahn oder Strasse im prognostizierten Umfang überhaupt erwünscht sein wird, und ob der Transitverkehr gesamtwirtschaftliche Gewinne abwirft. Die jüngsten Berechnungen ergaben im Vergleich zu den seinerzeitigen Annahmen derartige Kostensteigerungen, dass die betriebswirtschaftliche Rentabilität der neuen Transitachsen gefährdet erscheint. Deshalb sind vor Erlass einer neuen Botschaft die gesamtwirtschaftlichen Aspekte erneut eingehend zu untersuchen. In bezug auf den Baubeginn einzelner Etappen sind aus diesen Erwägungen noch keine Terminfestsetzungen möglich.

Die Vertreter des Gotthard-Komitees - es vertritt primär die Interessen der Kantonsregierungen von Aargau, Basel-Land, Basel-Stadt, Luzern, Nidwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Tessin, Uri, Zug und Zürich bezüglich der Förderung des Gotthardverkehrs - unterstreichen die Festsetzung und konsequente Einhaltung von Prioritäten, wo-

bei neben dem Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur die Gotthard-Basislinie an erster Stelle einzustufen ist. Diese beiden Projekte sollten im Hinblick auf die dringend notwendige Kapazitätserweiterung und auf Grund der Baukostenteuerung nicht weiter verzögert werden.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
Pressedienst

Bern, den 5. September 1972