DOSSIER EVED

AlpTransit - Gotthard

Vorsprache Kantone

UR, SZ, GR, TI

bei Chef EVED

21.8.1992, 14.00 Uhr

Nb

NEAT Behördendelegation Gotthard
Kantone Uri, Schwyz, Graubünden, Ticino

Herrn Bundesrat
Adolf Ogi
Vorsteher EVED
Bundeshaus
3003 Bern

Altdorf
Schwyz
Chur
Bellinzona, 11. Mai 1992

AlpenTransit/Behördendelegation Gotthard; Reduktion der Linienführungsvarianten

---

Hochgeachteter Herr Bundesrat

Das AlpenTransitprojekt befindet sich bekanntlich in der sogenannten Zwischenphase. Im Rahmen der dazu geschaffenen Organisation sind im bisherigen Planungsverlauf die Behördendelegationen regelmässig sowohl über den politischen Stand des Projektes als auch über die Linienführungsvarianten orientiert worden. An den Sitzungen konnte die Behördendelegation jeweils zur Kenntnis nehmen, dass die planerischen Vorarbeiten zügig voranschreiten. Bis anhin durfte sie auch mit Befriedigung feststellen, dass sich die Regierungen der direkt betroffenen Kantone auch regelmässig zu Teilfragen äussern konnten. Vorweg möchten wir Ihnen dafür bestens danken.

Mit dem Zustandekommen des Referendums gegen den AlpenTransitbeschluss hat sich auf der politischen Seite eine neue Situation ergeben. Der Beschluss, hat sich unseren Informationen

zufolge, im September 1992 einer Volksabstimmung zu unterziehen. Die in der Behördendelegation Gotthard vertretenen Kantone haben im Bewusstsein der grundsätzlichen Notwendigkeit einer neuen Eisenbahninfrastruktur bisher positive Grundhaltungen zum Projekt gezeigt. Diese Kantone sind unter bestimmten Voraussetzungen gewillt, auch in Zukunft ihren positiven Einfluss im Hinblick auf die Volksabstimmung geltend zu machen. Die neuerliche Präsentation der Varianten, welche für den Feinvergleich vorgeschlagen werden, haben die beteiligten Kantone anlässlich der Behördendelegationssitzung vom 8. April 1992 übereinstimmend zur Überzeugung gebracht, dass dieser Zielsetzung bei einigen der bestehenden Variantenvorschläge nur schwerlich nachgelebt werden kann. Primär ist die Tatsache dieser Problematik darin zu suchen, dass nach wie vor in allen offenen Abschnitten der beteiligten Kantone Linienführungsvarianten weiterverfolgt werden sollen (z.B. Referenzvariante) für die eine Zustimmung der Kantonsregierungen bereits jetzt nicht in Aussicht gestellt werden kann. Diese Situation schafft unnötige Unsicherheiten, die nach Ansicht der Kantone der Behördendelegation Gotthard im Hinblick auf die bevorstehende Abstimmung unter allen Umständen beseitigt werden müssen. Aus diesem Grunde ersuchen Sie die Regierungen der Kantone Tessin, Graubünden, Schwyz und Uri um eine Aussprache in dieser Angelegenheit. Ziel dieses Gesprächs ist es, Ihnen die politische Situation in den einzelnen Kantonen aufzuzeigen, um darauf aufbauend die Voraussetzungen zu schaffen, damit die erwähnten Unsicherheiten beseitigt werden können. In diesen Bereich fallen auch die offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Vollzug des Transitvertrages (z.B. Handhabung des Überlaufmodells, Belastung des Personenverkehrs auf der N2 u.a.), die für den Ausgang der Abstimmung über den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale von entscheidender Bedeutung sind.

Hochgeachteter Herr Bundesrat, für Ihre Gesprächsbereitschaft bedanken wir uns zum voraus bestens und erwarten baldige Ter-

minvorschläge (Koordination durch Volkswirtschaftsdirektion Uri, Rathausplatz 5, 6460 Altdorf; Tel-Nr. 044/4'24'00). Wir versichern Sie unserer vorzüglichen Hochachtung.

Volkswirtschaftsdirektion Uri

Ambros Gisler, Landammann

Baudepartement Schwyz

Richard Wyrsch, Regierungsrat

Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden

Luzi Bärtsch, Regierungsrat

Finanz- und Volkswirtschaftsdirektion Ticino

Dick Marty, Staatsrat

ANLASS

- Auslöser:
  Schreiben der vier Kantone vom 11.5.1992

- Antwort Departement vom 12.6.1992
  (Gleichzeitig Vorschlag, auf die vorgesehene Sitzung der Behördendelegation Gotthard vom 12.7.1992 zu verzichten. Die Kantone stimmten ungern zu. Als Ersatz trafen sie sich allein am 27.7.1992, um den 21.8.1992 vorzubereiten.)

- NB: Der ursprünglich angesetzte Sitzungsbeginn am 21.8.1992, 11.00 Uhr, musste nachträglich auf 14.00 Uhr verschoben werden.

TEILNEHMER:

Kantone:

Uri:	Landammann Ambros Gisler Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion
	Lic. oec. publ. Matthias Wyrsch Direktionssekretär
Schwyz:	Regierungsrat Richard Wyrsch Vorsteher der Baudirektion
Graubünden:	Regierungsrat Luzi Bärtsch Vorsteher des Bau-, Verkehrs- und Forstdepartementes
Kanton Tessin:	Staatsrat Dr. Dick F. Marty Vorsteher des Finanz- und Wirtschaftsdepartementes

Departement:

GS:	Dr. S. Aeschimann Persönlicher Mitarbeiter Chef EVED
BAV:	Dr. Fritz Bürki Direktor
	Dr. Hans Peter Fagagnini Vizedirektor
	Dipl. Ing. Rolf Schmid Projektkoordination AlpTransit Protokoll
Projektleitung SBB:	Dipl. Ing. Peter Zuber Delegierter SBB für AlpTransit, Projektleiter Gotthard

zur Cary

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Herrn Bundesrat Ogi

Sachbearbeiter: H.R. Isliker

SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG

Gegenstand: AlpTransit Besprechung der Gotthardkantone mit dem Chef EVED

21. August 1992, 14.00 Uhr

Begrüssung Departementchef

Die Kantone haben die Intitative für diese Besprechung ergriffen.

Leider findet sie etwas spät statt - bei all den Verpflichtungen und der Hektik hier war kein früherer Termin zu finden.

Die Gotthard-Kantone kommen dadurch aber gut vorbereitet.

Das beweist ihr Diskussionspapier, das wir gerne als Grundlage benützen.

Ich schlage vor, im Prinzip in der Reihenfolge der aufgeführten Hauptfragen vorzugehen.

Visum Direktor: Nl

Datum: 20.08.92

Wir von unserer Seite werden versuchen, offene Fragen zu klären und damit die Kantonsregierungen zu unterstützen, die daheim bei ihren Bürgern keinen leichten Stand haben.

Dies gibt auch Gelegenheit, Ihnen für Ihre konstruktive Mitarbeit zu danken.

Wir anerkennen, dass Sie die Interessen ihrer Bürger zu vertreten haben und dass wir nur mit Ihnen zusammen zum Ziel kommen.

Wir nehmen die Kantone, ihre Bedürfnisse, Sorgen und Forderungen ernst!

In diesem Sinn wollen wir heute gerne die Gelegenheit wahrnehmen, vertrauensbildende Erklärungen abzugeben

- zum weiteren Vorgehen in der Neubaustrecken-Planung,

- aber auch zu den flankierenden Massnahmen, die sicherstellen müssen, dass unsere Transitpolitik mit dem zentralen Ziel der Umlagerung auf die Schiene greifen wird.

Wir wissen, dass die Kantonsregierungen solche Erklärungen brauchen, um ihre Unterstützung unserers Vorhabens ihren Bürgern gegenüber rechtfertigen zu können.

Uri hat dem Gesamtbundesrat geschrieben. Ich kann heute trotz intensivem Bemühen leider die Antwort nicht übergeben. Es war nicht mehr möglich, sie mit all den bestehenden formellen Regeln noch diese Woche im Bundesrat zu verabschieden.

Meine Antwort ist aber bereit, sie liegt beim Bundesrat. Ich werde gerne am Schluss unserer Besprechung den Inhalt den Urner Vertretern kurz erläutern. Selbstverständlich entspricht sie dem Geist, der auch während der Besprechung zum Ausdruck kommen wird.

Wir alle müssen uns bewusst sein, wo wir jetzt stehen.

Wir haben zwar - mit grosser Unterstützung der Kantone - sehr viele Vorarbeiten geleistet.

Um konkrete Entscheide oder auch nur Versprechungen hinsichtlich der Linienführung und der weiteren Konzeption der Gotthard-Neubaustrecken kann es aber heute noch nicht gehen.

Dazu genügen die Grundlagen noch nicht; es wird ja auch nach einem festgelegten Verfahren am Bundesrat sein, zu entscheiden.

Und gerade jetzt ist ein weiterer Aspekt sehr wichtig: wir müssen unbedingt darauf achten, alle durch Neubaustrecken betroffenen Kantone, die verständlicherweise Wünsche und Forderungen formulieren, gleich zu behandeln.

Was würden die Walliser und die Berner denken, wenn wir heute bereits planerische Vorentscheide fällen wollten?

Am 27. September geht es vorerst um den Grundsatzentscheid: wollen wir diese Transitpolitik mit dem den Massnahmen (dem Neubaustrecken-Konzept), die sich daraus ableiten?

Es geht um die Frage, ob wir so weiter machen können, wie wir - zwangsläufig vorerst mit Führung der Bundesverwaltung, welche die Vorbereitungen zu treffen hatte - begonnen haben.

Wir dürfen dazu - was die Planung der Neubaustrecken anbelangt - doch feststellen, dass wir versuchten, von Anfang an eine vorbildliche Zusammenarbeit und ein offenes, systematisches Vorgehen sicherzustellen.

Bundesrat und Departement sind sich der Verantwortung bewusst, welche die Realisierung der NEAT mit sich bringt; gegenüber den beteiligten Regionen, aber auch gegenüber dem ganzen Land.

Die NEAT, dieses wohl für einige Zeit letzte ganz grosse Verkehrsbauwerk des Landes, muss vor unserer und den paar nächsten Generationen bestehen können. Es erträgt keine Halbheiten, keine Scheinlösungen. Es erheischt vielmehr eine gekonnte, sorgfältige Planung, Schritt für Schritt abgesichert wie eine Felstraversierung, mit Ausschöpfen aller Ideen und technischen Möglichkeiten

Es erfordert aber auch Entscheide, jeder zu seiner Zeit, und dann eine rasche, zielbewusste Realisierung: wir haben den Ehrgeiz, vielleicht schon 2005 fertig zu sein.

Wir dürfen auch feststellen, dass kein Zweifel daran bestehen kann, in diesem Sinne den weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess fortzusetzen.

Er ist ja gesetzlich verbrieft, dem grossen Vorhaben angemessen.

Wenn wir die heutige Runde anschauen, so können wir sagen, es handle sich im Grunde um eine Sitzung der Behördendelegation Gotthard, in den bewährten Rythmus eingebettet.

Für einmal ausnahmsweise mit Vorsitz Chef EVED.

Der Chef EVED erhält damit Gelegenheit wichtiges Grundsätzliches zu bekräftigen und zu bestätigen. Er erhält Gelegenheit allen Beteiligten sein Vertrauen zu zeigen. Ohne Vertrauen wird es nicht gehen.

KANTON URI

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION

RATHAUSPLATZ 5, 6460 ALTDORF
TELEFON 044 - 4 22 44
TELEFAX 044 - 4 24 12

NEAT Behördendelegation Gotthard
Kantone Uri, Schwyz, Graubünden, Ticino

Arbeitspapier zur Besprechung
mit Bundesrat Adolf Ogi vom 21. August 1992

Hochgeachteter Herr Bundesrat Ogi

Mit Brief vom 11. Mai 1992 haben wir bei Ihnen um eine Aussprache in Sachen ALPTRANSIT (AT) nachgesucht. Wir danken Ihnen, dass Sie die Regierungsvertretungen obgenannter Kantone am 21. August 1992 um 14.00 Uhr in Bern anhören werden.

Damit diese Besprechung zeitgerecht zu wirkungs- und wertvollen Ergebnissen führen kann, unterbreiten wir Ihnen einen als Gesprächsgrundlage dienenden Vorschlag einer "Politischen Aussage des Bundesrates", die auch auf die kommende Abstimmung in den direkt von der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) betroffenen Kantonen positiven Einfluss haben könnte.

Seit knapp zwei Jahren läuft unter der Leitung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und unter der Oberaufsicht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) die Planung der NEAT. Mittlerweilen haben die Projekte im Vergleich zu den Vorstellungen in der Botschaft zum Alpentransitbeschluss zum Teil wesentliche Veränderungen erfahren. Die Kantone verlangen nun, dass das Erreichte und im Wesentlichen von niemandem Bestrittene auch von den politischen Instanzen akzeptiert wird. Nach den bisher geleisteten Planungsarbeiten würde es kaum verstanden, wenn im Lichte dieser Tatsache keine verbindlichen Aussagen über den Stand der Botschaft hinaus erfolgen würden.

Vorschlag:

Der Bundesrat wird in Kenntnis der hohen Belastung der Kantone Uri, Schwyz, Graubünden und Tessin durch den heutigen Transitverkehr bei den Vorent-

scheidungen der NEAT-Linienführung, in enger Zusammenarbeit mit den Kantonsregierungen, die bestmöglichen Varianten zum Entscheid vorlegen. In Respektierung der betroffenen Lebens- und Wirtschaftsräume und aufgrund des heutigen Planungsstandes kann festgehalten werden, dass in

Uri

a) das Nordportal des Basistunnels nördlich von Erstfeld zu stehen kommt;

b) bei einer allfälligen Linienführung durch den Talboden des unteren Reusstales zwischen Flüelen und Schattdorf auf eine ebenerdig verlaufende Variante verzichtet wird. Die Ausgestaltung wird so vorgenommen, dass die Auflagen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten und auf die Landschaft Rücksicht genommen wird;

c) ein Regionalbahnhof für den Personenverkehr als zwingende Betriebsinfrastruktur vorgesehen wird;

Schwyz

a) der Regierungsrat des Kantons Schwyz sich aus Landschafts- und Umweltschutzgründen unmissverständlich und klar für die Variante Urmiberg-Tief - die Botschaftsvariante - ausgesprochen hat; ((Regierungsratsbeschluss Nr. 1787/91). Ausnahmslos alle Gemeinden im Planungsperimeter unterstützen die regierungsrätliche Haltung. Jede andere Linienführung - ausgenommen die Mythenvariante - würde von der Bevölkerung des Kantons Schwyz nicht akzeptiert).

b) der Regierungsrat wie in seiner Vernehmlassung zur NEAT festgehalten, auch künftig eine optimale Bedienung des Bahnhofes Arth-Goldau im Rahmen des nationalen Schnellzugsverkehrs fordert. Zudem drängt sich die Klärung der Frage auf, wie der Raum Innerschweiz mit Zug, Zürich und Luzern bahnmässig bedient wird, wenn auf den NEAT-Zufahrtsstrecken Kapazitätsengpässe heute schon als unausweichlich erscheinen? Wird damit das Regionalzugsangebot aufgehoben? Abschliessend hofft der Kanton Schwyz, dass die Schweizerische Südostbahn (SOB) durch das geplante Hirzeltunnel in ihrer Existenz nicht gefährdet wird.

Graubünden

a) die Erschliessung der Grossbaustelle im Tujetsch so erfolgt, dass sämtliche Zu- und Abfuhrtransporte über das bestehende und auszubauende Eisenbahnnetz möglich sind. Dabei wird der AT-bedingte Ausbau der Bahnstrecke Reichenau - Tujetsch so bemessen, dass für die Surselva auch auf lange Sicht eine verbesserte bahnseitige Erschliessung gegeben ist;

b) das langfristige Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn (RhB; 1993 - 2007) in den kommenden 3 Rahmenkrediten zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen oder über Sonderfinanzierungen gemäss den Zusicherungen in der AT-Botschaft im ganzen Umfange realisiert werden kann;

c) die Einführung der Chur-Arosa-Linie in den Bahnhof Chur und die damit verbundenen Annexprojekte vollumfänglich durch den Bund finanziert werden;

d) der Ausbau der Prättigauerstrasse (H Nr. 28) und der Hauptstrasse in die Surselva (H Nr. 19) aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gewährleistet ist.

Ticino

(Deutsche Uebersetzung: vgl. Anhang)

a) **Sfruttamento ottimale dell' opera**
Va ricercato il giusto equilibrio, nello sfruttamento dell' AlpTransit, tra il numero dei convogli per i viaggiatori e per le merci; le proposte fatte finora non sembrano rispettare le esigenze dell' aumento previsto dei passeggeri.

b) **Ferrovia 2000 e proseguimento a sud**
Il progetto Ferrovia 2000 deve essere esteso al Ticino salvaguardando le possibilità di un servizio regionale attrattivo e tenendo conto della sua organizzazione territoriale.
Il Cantone va inoltre coinvolto negli studi intrapresi per il futuro proseguimento a sud.

c) **Settore della Riviera**

In questo settore, molto delicato poichè su un fondovalle largo soltanto 800 - 1200 m già oggi coesistono un' autostrada, due strade cantonali, una linea ferroviaria ed un aeroporto, vanno trovate soluzioni che riducano l'impatto fonico del nuovo asse e le cesure causate dall' attuale linea all' interno degli abitati (Pollegio, Biasca, Osogna, Cresciano).

d) **Settore di Bellinzona**

E' un agglomerato urbano popolato molto intensamente, capitale cantonale e nodo di traffico importante, poichè la linea gottardiana si dirama verso Locarno e Luino.

Deve essere realizzato un by-pass (circonvallazione destinata principalmente al traffico delle merci) ad ovest o a est dell' agglomerato, in galleria; esso ha lo scopo di estrarre dal percorso attuale tutto il traffico non legato alla stazione bellinzonese.

e) **Settore del Monte Ceneri (Luganese)**

E' la regione più popolaso del Cantone, con le più elevate densità demografiche. Lugano è la stazione più importante del Ticino e si situa pure in buona posizione nella graduatoria nazionale.

Si considera indispensabile approfondire le varianti che integrano al meglio Lugano nel progetto AlpTransit (varianti "Massagno" e/o "Lugano"); gli studi pianificatori della stazione stessa di Lugano vanno iniziati subito.

Tessin und Uri

die Bedienung der Leventina und des oberen Reusstales im Personenverkehr mindestens dem heutigen Ausmass und Standard entsprechend auch nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels gewährleistet bleibt.

Die von den Kantonsregierungen eingereichten Forderungen werden respektiert und dienen als Grundlage der zugesicherten Zusammenarbeit bei der Entscheidungsfindung.

Alle Kantone gemeinsam

Es ist allseits unbestritten, dass die NEAT nur zu einer positiven Umweltbilanz führt, wenn eine Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene tatsächlich stattfindet.

Im Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991 ist diesbezüglich festgehalten, dass durch geeignete Massnahmen diese Verlagerung anzustreben sei. In diesem Zusammenhang möchten die von der NEAT direkt betroffenen Kantone gerne erfahren, was sich der Bundesrat unter diesen Förderungsmassnahmen konkret vorstellt und welche Wirksamkeit er ihnen zumisst. Welche Perspektiven könnten bereits jetzt vorgezeichnet werden, falls die vorgesehenen Förderungsmassnahmen, auch welchen Gründen auch immer, nicht die der Zielsetzung des Bundesbeschlusses entsprechende Wirkung haben sollten?

Alle beteiligten Kantone möchten im Rahmen der vorgesehenen Kontaktnahme zudem gerne auf die noch offenen Fragen zu sprechen kommen, die im Zusammenhang mit dem Vollzug des Transitvertrages bestehen.

Hochgeachteter Herr Bundesrat, für Ihre Gesprächsbereitschaft und Ihre Bemühungen danken wir Ihnen bestens. Wir versichern Sie unserer vollkommenen Wertschätzung.

Im Namen der vier Kantone, die
der NEAT Behördendelegation
Gotthard angehören.

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION URI

Ambros Gisler, Regierungsrat

Kopie z.K.
- Regierungsrat Richard Wyrsch, SZ
- Regierungsrat Luzi Bärtsch, GR
- Staatsrat Dr. Dick F. Marty, TI

Anhang
Deutsche Uebersetzung des Beitrages des Kantons Tessin

Altdorf, 17. August 1992

Anhang

Deutsche Uebersetzung des Kantonsteils "Ticino"

a) Optimale Ausnützung des Vorhabens

Hinsichtlich der Ausnützung des Projekts ALPTRANSIT muss das optimale Gleichgewicht zwischen der Anzahl Passagier- und Güterzüge gefunden werden; die bestehenden Vorschläge scheinen den Anforderungen einer voraussichtlichen Zunahme der Passagierzahl nicht Rechnung zu tragen.

b) Bahn 2000 und Weiterführung nach Süden

Das Projekt Bahn 2000 ist ins Tessin auszudehnen, wobei die Möglichkeiten für attraktive regionale Verbindungen unter Berücksichtigung der territorialen Struktur erhalten bleiben sollten.
Ferner muss der Kanton für die Studien betreffend eine künftige Weiterführung nach Süden beigezogen werden.

c) Strecke Riviera

Diese Strecke ist bereits aufs Aeusserste belastet, da auf einem Talboden von nur ca. 800 bis 1200 m Breite bereits eine Autobahn, zwei Kantonsstrassen, eine Bahnlinie und ein Flugplatz nebeneinander Platz finden müssen. Hier sollten Lösungen erarbeitet werden, die die Lärmimmissionen der neuen Achse und die räumlichen Zäsuren auf ein Minimum beschränken, die bereits mit der heutigen Linie alle beteiligten Orte beeinträchtigen (Pollegio, Biasca, Osogna, Cresciano).

d) Strecke Bellinzona

Es ist eine äusserst dicht besiedelte städtische Agglomeration, Kantonshauptstadt und wichtiger Verkehrsknotenpunkt, an dem sich die Gotthardlinie nach Locarno und Luino verzweigt. Es sollte ein by-pass erstellt werden (Umfahrungsstrecke vor allem für den Güterverkehr) im Westen oder im Osten der Agglomeration in Tunnelführung; diese Linie sollte sämtlichen nicht an den Bahnhof Bellinzona gebundenen Verkehr aufnehmen und die heutige Strecke entlasten.

e) **Strecke Monte Ceneri (Luganese)**

Es handelt sich um die am dichtesten besiedelte Region des Kantons mit der höchsten demographischen Dichte. Lugano ist der wichtigste Bahnhof des Tessins und nimmt auch landesweit eine ziemlich bedeutende Stellung ein.

Unbedingt müssen jene Varianten genauer untersucht werden, die Lugano am besten ins Projekt ALPTRANSIT miteinbeziehen (die Varianten "Massagno" und/oder "Lugano"); die planerischen Studien für den Bahnhof Lugano selbst sollen unverzüglich in Angriff genommen werden.

Altdorf, 17. August 1992

DISKUSSIONSPAPIER DER KANTONE

So bearbeiten, dass die wichtigen Forderungen deutlich heraustreten - mit der nötigen Erklärung des EVED daneben.

2 Teile

- Forderung Kantone - Antworten dazu
- Konkrete Hinweise zum Wirksam werden der schweizerischen Transitpolitik

TRAKTANDEN

- Um was geht es ?
  Die Kantonsregierungen möchten - unter Führung der Urner - noch vor der NEAT-Abstimmung vom Departementschef Erklärungen hören, die sie ihren Bürgern gegenüber zur Beruhigung und zum Beweis ihrer aktiven Interessenvertretung benützen können.

- Konkret geht es um zwei Hauptpunkte:
  - Beachtung der kantonalen Forderungen bei der weiteren Neubaustrecken-Planung
  - Sicherstellung der Umlagerung Strasse → Schiene

- Vorgesehene Besprechungspunkte (auf der Basis des Diskussionspapieres der Kantone):
  1. Planungsstand
  2. Umlagerungswirkung der Gotthard-Neubaustrecke und der flankierenden Massnahmen
  3. (Kommentar zum Schreiben Kanton Uri an den Gesamtbundesrat vom 20 Juli 1992)

TRANSITPOLITIK DER SCHWEIZ: WIE WIRD SIE WIRKSAM ?

Durch flankierende Massnahmen im Einflussbereich der Schweiz

- Gesetzliche Einschränkung des Strassengüterverkehrs in der Schweiz
  28-Tonnen-Limite; Sonntags- und Nachtfahrverbot
- Umweltnormen auf hohem Schutzniveau
- Abbau der Wettbewerbsverzerrungen durch eine geeignete Tarifpolitik und die Anlastung der Wegekosten über eine leistungsabhängige - auch im Rahmen der EG - Schwerverkehrsabgabe. Die EG geht Schritt für Schritt - trotz verständlicher Schwierigkeiten in diese Richtung.
- Eingegangene Verpflichtungen der EG im Rahmen des Transitvertrages
  - → Grundsatz Ferngüterverkehr auf der Schiene / Förderung der Eisenbahn und des Kombiverkehrs
  - → Bau der nötigen Terminals im Ausland

Durch eine Verkehrspolitik der Nachbarn und der EG, die der schweizerischen Transportpolitik entspricht:

- EG-Konzept zur Entwicklung eines wirksamen Kombiverkehrs-Systems,
- ein diese Politik unterstützendes Grünbuch der EG, welches eine Gemeinschaftsstrategie zur Förderung eines umweltgerechten Verkehrs festlegt,
- ein neuester Verkehrswegeplan Deutschlands, der die Weichen eindeutig zugunsten der Schiene und des Kombinierten Verkehrs stellt.

Diese Konzepte nehmen den Gedanken auf, mit Hilfe des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs Schiene / Strasse einen zunehmenden Teil des Güterverkehrs über lange Distanzen auf der Schiene zu transportieren.

Die Zeit arbeitet für den Umweltschutz!

An den Regierungsrat
des Kantons Uri

6360 Altdorf

Getreue, liebe Eidgenossen,

Im Schreiben vom 20. Juli 1992 fragt Ihr den Bundesrat an, was er im Hinblick auf die Abstimmung vom 27. September 1992 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale für Absichten hege, um die berechtigten Forderungen des Kantons ernst zu nehmen. Ihr zeigt gegenüber dem Vorhaben eine grundsätzlich positive Haltung, seid zu dessen aktiver politischer Unterstützung jedoch nur dann bereit, wenn Eure Forderung nach einer positiven Umweltbilanz der Alpentransversale im Kanton Uri durch den Bundesrat sichergestellt wird. Wir danken Euch für den Brief und für die positive Haltung und teilen Euch folgendes mit:

Die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale weist insgesamt eine positive Umweltbilanz auf. Dieses Ergebnis wird von umfangreichen Zweckmässigkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen bestätigt. Dank den neuen Linien am Gotthard und am Lötschberg kann unser Land inskünftig den alpenquerenden Verkehr grundsätzlich auf der Schiene bewältigen. Dieser Verkehr wird bis in die ersten Jahrzehnte des nächsten Jahrhunderts weiterhin stark anwachsen. Im Personenverkehr wird nach übereinstimmenden Prognosen mit einer Steigerung der Fahrten um 50 Prozent, im Güterverkehr gar mit einer Verdoppelung der Tonnage gerechnet. Das Verkehrswachstum kann durch unser Land kaum beeinflusst werden; es hängt in erster Linie von der Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen Italiens mit seinen Handelspartnern nördlich der Alpen ab. Will unser Land seine verkehrliche Standortgunst wahren und so gravierende wirtschaftliche und politische Nachteile

vermeiden, dann muss es seine Aufgabe als Verkehrsdrehscheibe auch in Zukunft wahrnehmen können. Bei einem Verzicht auf den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale müsste der ansteigende Verkehr auf andere Weise bewältigt werden, nämlich auf der Strasse. Diesem Umstand ist bei der Abwägung der Umweltbilanz des Werks Rechnung zu tragen: Die inskünftige Verkehrssituation mit der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale ist derjenigen ohne gegenüberzustellen. Aus diesem Vergleich resultiert eindeutig eine positive Bilanz, und zwar auch in regionaler Hinsicht .

Ein Verzicht auf die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale bedeutete für Euren Kanton eine weitere Zunahme des Schienen- und des Strassengütertransits bis zur vollen Auslastung der Kapazitäten. Es bedeutete eine weitere Verlagerung des Regionalverkehrs auf die Strasse, da die Schienenkapazität vernünftigerweise für den wesentlich immissionsträchtigeren Fernverkehr freigestellt werden müsste. Der Druck auf die 28-Tonnen-Limite und auf das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr, die bisher auch Euren Kanton vor einer Ueberschwemmung mit Transitverkehr bewahrt haben, könnte zunehmen.

Dank der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale konnten wir mit der EG das Transitabkommen abschliessen, das den Fortbestand dieser Verkehrsvorschriften akzeptiert. Die EG übernimmt damit unsere Transitpolitik und verpflichtet sich ihrerseits zur Förderung des kombinierten Verkehrs, indem sie die nötigen Terminalkapazitäten zur Verfügung stellt. In Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses ist vorgeschrieben, durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt. Die neue Eisenbahn-Alpentransversale schafft die Voraussetzung hiezu. Sollte sie nicht zur erwarteten Entlastung der Umwelt führen, so wird der Bundesrat weitere Massnahmen im Sinne von Artikel 2 treffen.

Diese Uberlegungen geben uns die Gewissheit, dass die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale bei richtiger Bilanzierung auch aus Urner Sicht grundsätzlich positiv zu beurteilen ist.

Bei der Festlegung der definitiven Linienführung wird es darum gehen, diese Bilanz weiter zu verbessern, also eine Variante zu wählen, die für die Region hinsichtlich Kulturlandverbrauch, Landschaftsbild und Emissionen tragbar ist. In diesem Sinne hat der Bundesrat Eure Anliegen immer ernst genommen und wird es auch weiterhin tun.

Die Referenzvarinate, welcher Ihr nicht zustimmen könnt, dient als Messlatte möglicher anderer Varianten. Der Bundesrat ist aufgrund des heutigen Planungsstandes nicht in der Lage, Zusagen betreffend der Wahl der Linienführung zu machen. Bei der Planung werden jedoch sämtliche betroffenen und interessierten Kreise angehört. Die Kantone erhalten ein umfassendes Mitspracherecht und hören ihrerseits die Gemeinden an. Durch diese offene Planung ergibt sich die grösstmögliche Berücksichtigung regionaler Interessen.

Der Bundesrat wird keinem Vorprojekt zustimmen, für das die gemäss Artikel 11 des Alpentransit-Beschlusses durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung zu unhaltbaren Resultaten führt. Wir bitten Euch, auch im Vertrauen auf die Redlichkeit des Bundesrates, die Vorlage vom 27. September 1992 aktiv zu unterstützen.

Wir benützen den Anlass, um Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES
Der Bundespräsident

Der Bundeskanzler

BUNDESKANZLEI
28.07.92 4L
Mitgl. BR
EDA
EDI
EJPD
EMD
EFD
EVD
EVED
BK
Empfang bestätigt:
272
Von Es
Kopie Reg

Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Schweizerischer Bundesrat
3003 Bern

EVED
29. Juli 1992
Nr.

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Getreue, liebe Miteidgenossen

Nach dem Zustandekommen des Referendums gegen den Alpentransit-Beschluss wird dieser im September 1992 dem Volk zur Abstimmung vorgelegt. Im Bewusstsein der Notwendigkeit einer leistungsfähigen, modernen Eisenbahn durch die Alpen hat der Kanton Uri bisher eine grundsätzlich positive Haltung dem Vorhaben gegenüber gezeigt. In der vom Regierungsrat im Dezember 1988 abgegebenen Vernehmlassung zur NEAT sind Vorstellungen und Bedingungen enthalten, die erfüllt sein müssen, damit das Vorhaben aus der Sicht unseres Kantons insgesamt zu einer positiven Umweltbilanz führt und somit auch aus urnerischer Sicht unterstützt werden kann. Es wird anerkannt, dass der Alpentransit-Beschluss in der parlamentarischen Behandlung einige Verbesserungen im Sinne unserer Anliegen erfahren hat. Hingegen hat die Zusammenarbeit während der Zwischenphase im planerischen Bereich noch keine Gewähr für annehmbare Lösungen gebracht. Nach wie vor bestehen bei Behörden und Bevölkerung von Uri grosse Unsicherheiten.

Die kommende Abstimmung über den Alpentransit-Beschluss ist für den Kanton Uri von derart entscheidender Bedeutung, dass

BAV
30. JULI 1992
U
S 012.4
1 B
I
1 F
G
zd
lt
2 pl
wf
ra
ta
re
bv
kt
sk
ba
zf
as
sb
be
adi

der Regierungsrat seine Haltung klar formulieren will. Eine Unterstützung wird der Regierungsrat nur dann gewähren können, wenn er mit Sicherheit das Schicksal seiner Forderungen kennt. Ganz wesentlich sind in diesem Zusammenhang Fragen der Linienführung auf unserem Kantonsgebiet. Der bisherige Stand der Planungen beinhaltet nach wie vor Varianten (Referenzvariante), denen der Regierungsrat nicht zustimmen wird. Dies vorab als Folge der Tatsache, dass derartige Linienführungen die Umweltbilanz aus der Sicht Uris nicht verbessern können. Diese Sachlage hat übrigens auch den grössten Teil derjenigen Urnerinnen und Urner, die das Referendum unterzeichnet haben, zu diesem Entscheid veranlasst.

Wir gestatten uns deshalb, Euch hiermit anzufragen, wie Ihr im Hinblick auf die kommende Abstimmung zu den Anliegen Uris steht, welche Absichten Ihr hegt, um die berechtigten Forderungen ernst zu nehmen. Wir verstehen unsere Anfrage ähnlich Eurer Anfrage an die Kantonsregierung, in der Ihr deren Haltung zum Vertrag des europäischen Wirtschaftsraumes erfahren möchtet. Eben in diesem Sinne möchten wir auch die Möglichkeiten Eures Entgegenkommens erfahren.

Getreue, liebe Miteidgenossen, wir danken Euch für Euer Verständnis und Eure Bemühungen bestens und erwarten im Interesse der kantonsinternen Meinungsbildung bis spätestens 21. August 1992 Euren Bescheid.

Gerne benützen wir die Gelegenheit, um Euch samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

6460 Altdorf, 20. Juli 1992

Im Namen des Regierungsrates
Der Landesstatthalter

F. Dingler

Der Kanzleidirektor-Stv.

Z. Lauenzind A.

Koordinationsstelle GS EVED

An den Departementsvorsteher

- [ ] zur Unterschrift
- [ ] zur Genehmigung
- [ ] zur Stellungnahme
- [ ] zur Kenntnisnahme
- [ ] zu Ihren persönlichen Akten
- [ ] auf Ihren Wunsch

Bemerkungen:

i. O

Auftrag an:

- 1 Kopie an mich bis 20.8.92 1800 Uhr
- An Lern ✓ 18.8.92

(zurück an Koo'Stelle)

BUNDESKANZLEI
28.07.92
EDA
EDI
EJPD
EMD
EFD
EVD
EVED
BK
Empfang bestätigt:

Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Schweizerischer Bundesrat
3003 Bern

EVED
29. Juli 1992
Nr.

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Getreue, liebe Miteidgenossen

Nach dem Zustandekommen des Referendums gegen den Alpentransit-Beschluss wird dieser im September 1992 dem Volk zur Abstimmung vorgelegt. Im Bewusstsein der Notwendigkeit einer leistungsfähigen, modernen Eisenbahn durch die Alpen hat der Kanton Uri bisher eine grundsätzlich positive Haltung dem Vorhaben gegenüber gezeigt. In der vom Regierungsrat im Dezember 1988 abgegebenen Vernehmlassung zur NEAT sind Vorstellungen und Bedingungen enthalten, die erfüllt sein müssen, damit das Vorhaben aus der Sicht unseres Kantons insgesamt zu einer positiven Umweltbilanz führt und somit auch aus urnerischer Sicht unterstützt werden kann. Es wird anerkannt, dass der Alpentransit-Beschluss in der parlamentarischen Behandlung einige Verbesserungen im Sinne unserer Anliegen erfahren hat. Hingegen hat die Zusammenarbeit während der Zwischenphase im planerischen Bereich noch keine Gewähr für annehmbare Lösungen gebracht. Nach wie vor bestehen bei Behörden und Bevölkerung von Uri grosse Unsicherheiten.

Die kommende Abstimmung über den Alpentransit-Beschluss ist für den Kanton Uri von derart entscheidender Bedeutung, dass

BAV
30. JULI 1992
3 012.4
B
F
G
zd
pl
wf
ra
ta
re
bv
kt
sk
be
zf
as
sb
be
adi

der Regierungsrat seine Haltung klar formulieren will. Eine Unterstützung wird der Regierungsrat nur dann gewähren können, wenn er mit Sicherheit das Schicksal seiner Forderungen kennt. Ganz wesentlich sind in diesem Zusammenhang Fragen der Linienführung auf unserem Kantonsgebiet. Der bisherige Stand der Planungen beinhaltet nach wie vor Varianten (Referenzvariante), denen der Regierungsrat nicht zustimmen wird. Dies vorab als Folge der Tatsache, dass derartige Linienführungen die Umweltbilanz aus der Sicht Uris nicht verbessern können. Diese Sachlage hat übrigens auch den grössten Teil derjenigen Urnerinnen und Urner, die das Referendum unterzeichnet haben, zu diesem Entscheid veranlasst.

Wir gestatten uns deshalb, Euch hiermit anzufragen, wie Ihr im Hinblick auf die kommende Abstimmung zu den Anliegen Uris steht, welche Absichten Ihr hegt, um die berechtigten Forderungen ernst zu nehmen. Wir verstehen unsere Anfrage ähnlich Eurer Anfrage an die Kantonsregierung, in der Ihr deren Haltung zum Vertrag des europäischen Wirtschaftsraumes erfahren möchtet. Eben in diesem Sinne möchten wir auch die Möglichkeiten Eures Entgegenkommens erfahren.

Getreue, liebe Miteidgenossen, wir danken Euch für Euer Verständnis und Eure Bemühungen bestens und erwarten im Interesse der kantonsinternen Meinungsbildung bis spätestens 21. August 1992 Euren Bescheid.

Gerne benützen wir die Gelegenheit, um Euch samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

6460 Altdorf, 20. Juli 1992

Im Namen des Regierungsrates
Der Landesstatthalter

F. Dittli

Der Kanzleidirektor-Stv.

Z. Auf der Mauer

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

3. Kopie: Mit der Eingabe an das Überweisungsdepartement

Schweizerische Bundeskanzlei
Chancellerie fédérale suisse
Cancelleria federale svizzera

3003 Bern, 28. Juli 1992 JT

An den
Landammann und Regierungsrat
des Kantons Uri

6460 Altdorf

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 20. Juli 1992 betr. die neue Alpentransversale (NEAT).

Wir haben veranlasst, dass Ihre Eingabe ordnungsgemäss geprüft und der zuständigen Instanz zum Entscheid vorgelegt wird.

Mit freundlichen Grüssen

Der Vizekanzler:

Achille Casanova

EDA / EDI / EJPD / EMD / EFD / EVD / EVED / BK 1)

☐ zur Antragstellung an den Bundesrat

☒ zur Behandlung und Beantwortung

☐ Mit Kopie an die Herren Departementsvorsteher

1) Bitte 1 Kopie des Antrages bzw. der direkten Beantwortung an Registratur BK mit der beigelegten 4. Kopie der Empfangsbestätigung.

A 53385/1

PAUS

RE 6460

bv
kt
sk
be
zf
as
sb
be
adi

Die kommende Abstimmung über den Alpentransit-Beschluss ist für den Kanton Uri von derart entscheidender Bedeutung, dass

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

3003 Bern,

An den Bundesrat

Alpentransit:
Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

Wir beantragen Ihnen, das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992 gemäss beiliegendem Entwurf zu beantworten.

Die im Mitberichtsverfahren konsultierten Aemter (BUWAL, BAP, BRP, EFV) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Antwortentwurf
- Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Der Direktor

Protokollauszug an:

- EVED 10 Ex.
- BK
- EDI
- EJPD
- EFD

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

3003 Bern,

An den Bundesrat

Alpentransit:
Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

Wir beantragen Ihnen, das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992 gemäss beiliegendem Entwurf zu beantworten.

Die im Mitberichtsverfahren konsultierten Aemter (BUWAL, BAP, BRP, EFV) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Antwortentwurf
- Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

Protokollauszug an:

- EVED 10 Ex.
- BK
- EDI
- EJPD
- EFD

Alpentransit:

Schreiben des Regierungsrates
des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

Aufgrund des Antrages des EVED vom

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Antwort auf das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri wird gutgeheissen.

2. Mitteilung:

   An den Regierungsrat des Kantons Uri durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Protokollauszug:

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

des / du	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Datum / Date								

Zur Behandlung:
A traiter:

- [x] ohne festen Termin / sans délai ferme
- [ ] innert Monatsfrist / dans le délai d'un mois
- [ ] dringliches Geschäft / affaire urgente

Gegenstand:
Objet:

Schreiben des Regierungsrates des Kantons Uri vom 20. Juli 1992

Verantwortlicher(e), Amt (Abk.): Responsable, office (sigle):	H. P. Fagagnini	☎ 57 05
Sachbearbeiter(in), Amt (Abk.): Spécialiste, office (sigle):	M. Saurer	☎ 58 46
Übersetzer(in), Amt (Abk.): Traducteur(trice), office (sigle):		☎

Inhaltsangabe:
Résumé:

Der Regierungsrat steht grundsätzlich positiv zur NEAT, verlangt aber, dass seine Vorstellungen und Bedingungen vor allem betreffend der Linienführung erfüllt sein müssen, damit das Projekt aus der Sicht des Kantons Uri zu einer positiven Umweltbilanz führt.

In der Antwort wird darauf hingewiesen, dass die NEAT nicht nur für die gesamte Schweiz, sondern auch für den Kanton Uri eine positive Umweltbilanz aufweist. Es wird gesagt, dass der Bundesrat aufgrund des heutigen Planungsstandes nicht in der Lage ist, konkrete Aussagen zur Wahl der Linienführung zu machen. Der Bundesrat verspricht, die Anliegen des Kantons, welche im offenen Planungsverfahren eingebracht werden können, ernst zu nehmen. Die Urner werden gebeten, die Vorlage im Vertrauen auf den Bundesrat aktiv zu unterstützen.

(Forts. bitte wenden/suite tourner s.v.p.)

Ergebnis der Konsultation mitinteressierter Ämter anderer Departemente (Ämterkonsultation):
Résultat de la consultation des offices intéressés d'autres départements (Consultation des offices):

Die konsultierten Bundesämter, BUWAL, BAP, BRP und EFV, sind mit der Antwort einverstanden.

	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Zum Mitbericht an / Pour co-rapport au								
Zustimmung / Adhésion								
Änderungen / Modifications								
Stellungnahme / Réponse								
Vernehmlassung / Réplique								

- [ ] BBI / FF
- [ ] AS / RO / RU
- [ ] Deutsche Fassung
- [ ] Version française
- [ ] Versione italiana

Originaltext: / Texte original: / Testo originale: d [ ] f [ ] i [ ]

Bundesrats-Sitzung vom
Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung
Approbation

- [ ] antragsgemäss / conformément à la proposition
- [ ] mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren / avec modification par procédure de co-rapport
- [ ] mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren und Beratung / avec modification par procédure de co-rapport et délibération
- [ ] mit Änderung gemäss Beratung / avec modification par délibération

Zurückgestellt
Renvoyé

Abgelehnt
Refusé

Form. 111.200 df 1.87 20 000 38009/1

An den Regierungsrat
des Kantons Uri

6360 Altdorf

Getreue, liebe Eidgenossen,

Im Schreiben vom 20. Juli 1992 fragt Ihr den Bundesrat an, was er im Hinblick auf die Abstimmung vom 27. September 1992 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale für Absichten hege, um die berechtigten Forderungen des Kantons ernst zu nehmen. Ihr zeigt gegenüber dem Vorhaben eine grundsätzlich positive Haltung, seid zu dessen aktiver politischer Unterstützung jedoch nur dann bereit, wenn Eure Forderung nach einer positiven Umweltbilanz der Alpentransversale im Kanton Uri durch den Bundesrat sichergestellt wird. Wir danken Euch für den Brief und für die positive Haltung und teilen Euch folgendes mit:

Die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale weist insgesamt eine positive Umweltbilanz auf. Dieses Ergebnis wird von umfangreichen Zweckmässigkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen bestätigt. Dank den neuen Linien am Gotthard und am Lötschberg kann unser Land inskünftig den alpenquerenden Verkehr grundsätzlich auf der Schiene bewältigen. Dieser Verkehr wird bis in die ersten Jahrzehnte des nächsten Jahrhunderts weiterhin stark anwachsen. Im Personenverkehr wird nach übereinstimmenden Prognosen mit einer Steigerung der Fahrten um 50 Prozent, im Güterverkehr gar mit einer Verdoppelung der Tonnage gerechnet. Das Verkehrswachstum kann durch unser Land kaum beeinflusst werden; es hängt in erster Linie von der Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen Italiens mit seinen Handelspartnern nördlich der Alpen ab. Will unser Land seine verkehrliche Standortgunst wahren und so gravierende wirtschaftliche und politische Nachteile

vermeiden, dann muss es seine Aufgabe als Verkehrsdrehscheibe auch in Zukunft wahrnehmen können. Bei einem Verzicht auf den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale müsste der ansteigende Verkehr auf andere Weise bewältigt werden, nämlich auf der Strasse. Diesem Umstand ist bei der Abwägung der Umweltbilanz des Werks Rechnung zu tragen: Die inskünftige Verkehrssituation mit der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale ist derjenigen ohne gegenüberzustellen. Aus diesem Vergleich resultiert eindeutig eine positive Bilanz, und zwar auch in regionaler Hinsicht .

Ein Verzicht auf die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale bedeutete für Euren Kanton eine weitere Zunahme des Schienen- und des Strassengütertransits bis zur vollen Auslastung der Kapazitäten. Es bedeutete eine weitere Verlagerung des Regionalverkehrs auf die Strasse, da die Schienenkapazität vernünftigerweise für den wesentlich immissionsträchtigeren Fernverkehr freigestellt werden müsste. Der Druck auf die 28-Tonnen-Limite und auf das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr, die bisher auch Euren Kanton vor einer Ueberschwemmung mit Transitverkehr bewahrt haben, könnte zunehmen.

Dank der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale konnten wir mit der EG das Transitabkommen abschliessen, das den Fortbestand dieser Verkehrsvorschriften akzeptiert. Die EG übernimmt damit unsere Transitpolitik und verpflichtet sich ihrerseits zur Förderung des kombinierten Verkehrs, indem sie die nötigen Terminalkapazitäten zur Verfügung stellt. In Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses ist vorgeschrieben, durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt. Die neue Eisenbahn-Alpentransversale schafft die Voraussetzung hiezu. Sollte sie nicht zur erwarteten Entlastung der Umwelt führen, so wird der Bundesrat weitere Massnahmen im Sinne von Artikel 2 treffen.

Diese Uberlegungen geben uns die Gewissheit, dass die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale bei richtiger Bilanzierung auch aus Urner Sicht grundsätzlich positiv zu beurteilen ist.

Bei der Festlegung der definitiven Linienführung wird es darum gehen, diese Bilanz weiter zu verbessern, also eine Variante zu wählen, die für die Region hinsichtlich Kulturlandverbrauch, Landschaftsbild und Emissionen tragbar ist. In diesem Sinne hat der Bundesrat Eure Anliegen immer ernst genommen und wird es auch weiterhin tun.

Die Referenzvarinate, welcher Ihr nicht zustimmen könnt, dient als Messlatte möglicher anderer Varianten. Der Bundesrat ist aufgrund des heutigen Planungsstandes nicht in der Lage, Zusagen betreffend der Wahl der Linienführung zu machen. Bei der Planung werden jedoch sämtliche betroffenen und interessierten Kreise angehört. Die Kantone erhalten ein umfassendes Mitspracherecht und hören ihrerseits die Gemeinden an. Durch diese offene Planung ergibt sich die grösstmögliche Berücksichtigung regionaler Interessen.

Der Bundesrat wird keinem Vorprojekt zustimmen, für das die gemäss Artikel 11 des Alpentransit-Beschlusses durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung zu unhaltbaren Resultaten führt. Wir bitten Euch, auch im Vertrauen auf die Redlichkeit des Bundesrates, die Vorlage vom 27. September 1992 aktiv zu unterstützen.

Wir benützen den Anlass, um Euch, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns dem Machtschutz Gottes zu empfehlen.

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES
Der Bundespräsident

Der Bundeskanzler