



DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT

- Regierungsrat des
Kantons Glarus

8750 G l a r u s

- Regierungsrat des
Kantons Schaffhausen

8200 S c h a f f h a u s e n

- Regierungsrat des
Kantons Appenzell A.Rh.

9100 H e r i s a u

- Standeskommission des
Kantons Appenzell I.Rh.

9050 A p p e n z e l l

- Regierungsrat des
Kantons St. Gallen

9000 S t. G a l l e n

- Regierung des
Kantons Graubünden

7000 C h u r

- Regierungsrat des
Kantons Thurgau

8500 F r a u e n f e l d

Eisenbahnalpentransversale

Getreue, liebe Eidgenossen

Der Bundesrat dankt Euch für Euer Schreiben vom 28. Februar 1985. Ihr vertretet darin die Ansicht, das Gotthardbasistunnelprojekt müsse durch weitere geologische und hydrogeologische Untersuchungen ergänzt werden. Das Splügentunnelprojekt sei ebenfalls durch zusätzliche geologische sowie durch bautechnische und felsmechanische Untersuchungen zu vervollständigen. Ausserdem sei die Projektierung des Ausbaus der Bahnlinien von Sargans/Buchs SG rheinabwärts bis zum Bodensee an die Hand zu nehmen.

Der Bundesrat geht mit Euch einig in der Auffassung, dass die erwähnten Untersuchungen vor dem Entscheid über den Bau einer Eisenbahnalpentransversale vorgenommen werden müssen. Das gilt auch für die Zweckmässigkeitsprüfung im Sinne der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP).

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer neuen Alpenbahn ist gegenwärtig noch nicht bestimmbar. Tatsache ist, dass der Transitgüterverkehr auf der Schiene zwischen Nordeuropa und Italien in den letzten 15 Jahren kaum zugenommen hat, obwohl die Kapazität in diesem Zeitraum auf allen Alpentransitlinien mit Ausnahme der Brennerbahn erhöht worden ist.

Auch die Schweizer Bahnen konnten ihr Transitverkehrsvolumen im erwähnten Zeitraum nicht ausweiten. Ohne wesentliche Preiszugeständnisse, die dazu geführt haben, dass dieser Verkehr heute nicht mehr kostendeckend betrieben werden kann, wären gar erhebliche Verkehrseinbussen in Kauf zu nehmen gewesen.

Die jährliche Transitzkapazität der Schweizer Alpenbahnen wird, vor allem wegen des Ausbaus der Lötschbergroute, von 13 auf 26 Millionen Tonnen erhöht. Die volle Auslastung dieser künftigen Kapazität setzt mehr als eine Verdoppelung des heutigen Gütertransitvolumens voraus. Zugleich sollten die Beförderungspreise so angehoben werden können, dass der schweizerische Steuerzahler nicht mehr über die Deckung der Bahndefizite zur Entlastung ausländischer Verfrachter beizutragen hat.

Die Tatsache, dass heute weder der Schienen- noch der Strassen transitverkehr seine vollen Kosten deckt, hat keinen Eingang in die Verkehrsprognosen gefunden. Letztere basieren offensichtlich

auf den heute geltenden Beförderungspreisverhältnissen. Sie sollen dem Politiker aufzeigen, wie die Entwicklung verlaufen wird, wenn keine wesentlichen politischen Massnahmen zu einer Trendbeeinflussung vorgenommen werden. Das prognostizierte stetige Ansteigen eines Transitverkehrs auf Schiene und Strasse, der nicht einmal die Infrastrukturkosten, geschweige denn die langfristig bedenklichen Immissionsschäden deckt, dürfte kaum den Zielvorstellungen für das Jahr 2000 entsprechen. Es ist deshalb anzunehmen, dass durch politische Massnahmen nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland versucht wird, die Entwicklung zu steuern.

Für unser Land ergeben sich folgende Konsequenzen:

1. Der Transitverkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse muss langfristig und unter Berücksichtigung sämtlicher externer Kosten (wie Immissionsschäden u. dgl.) kostendeckend gestaltet werden.
2. Der Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale ist in die Wege zu leiten, sobald eine ausreichende Nachfrage und damit begründete Aussicht besteht, diese neue Linie kostendeckend betreiben zu können.

Die zuletzt genannte Bedingung ist stark abhängig von der Wirtschafts- und Verkehrspolitik in den umliegenden Ländern. Die im Zusammenhang mit unserem Bericht vom 7. September 1983

durchgeführten Untersuchungen und Ueberlegungen zeigen, dass eine neue Alpenbahn mit grosser Wahrscheinlichkeit jedenfalls nicht vor dem Jahre 2010, sondern erst einige Jahre später benötigt werden dürfte.

Was die zur Diskussion stehenden Varianten anbelangt, so bestreitet niemand die Machbarkeit sowohl der Gotthard- als auch der Splügenlinie. Die vorliegenden Unterlagen genügen nach Ansicht der meisten Kantone auch für einen Linienführungsentscheid. Wir erachten es deshalb als verfrüht und kaum sinnvoll, bereits heute umfangreiche Detailstudien zu Linienführungs- und Streckenausbauvarianten in Auftrag zu geben. Die Durchsetzbarkeit einer langfristigen Trassesicherung ist aufgrund des zur Verfügung stehenden rechtlichen Instrumentariums ohnehin mit Fragen behaftet, die gegenwärtig noch nicht restlos geklärt sind. Des weitern ist nicht auszuschliessen, dass Verkehrskorridore, die heute mit dem Einverständnis aller Betroffenen festgelegt werden, zum Zeitpunkt ihrer Realisierung auf Widerstand stossen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass sich die öffentliche Meinung in bezug auf Infrastrukturbauten innert verhältnismässig weniger Jahre sowohl im In- wie auch im Ausland ändern kann. Aus ähnlichen Gründen ist es auch nicht möglich, ausländische Staaten bereits heute auf die Festlegung und den Ausbau von Zufahrtsstrecken zu verpflichten. Ein solches Vorgehen ist nicht einmal in der Schweiz durchsetzbar, könnte doch, wie unser Bericht aus dem Jahre 1983 gezeigt hat, ein heute gefällter Linienführungsentscheid durch die Bundesversammlung zu einem späteren Zeitpunkt wieder umgestossen werden.

Die von Euch beantragten Projektierungsarbeiten, einschliesslich Zweckmässigkeitsprüfung, sind so zu terminieren, dass daran anschliessend die Botschaft über den Bau einer weitem

Eisenbahnalpentransversale verfasst werden kann. Die internationalen Gespräche über den Ausbau der ausländischen Zufahrtslinien sind mit diesen Arbeiten zu koordinieren. Wann diese Verfahren zweckmässigerweise einzuleiten sind, kann heute noch nicht abgeschätzt werden.

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

Bern,

IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN
BUNDESRATES

Der Bundespräsident

Der Bundeskanzler