EIDG. AMT FÜR VERKEHR
012.4 wf

EISENBAHN-ALPENTRANSVERSALLEN
=====

P R O T O K O L L

der Vorsprache einer Delegation der Ostschweizer Kantone im
Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
vom 2. April 1974

T e i l n e h m e r :

Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement:

Bundesrat Willi R i t s c h a r d
Departementschef
(Vorsitz)

Amt für Verkehr:

Dr. Fritz B ü r k i
Stellvertretender Direktor

Hans Rudolf I s l i k e r, dipl.Ing.
Vizedirektor

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

Generalsekretariat:

Therese S c h e n k
Protokollführerin

Ostschweizer Kantone:

Glarus

Regierungsrat Kaspar R h y n e r
Vorsteher Baudirektion, Elm

Appenzell A.Rh.

Regierungsrat Erwin S c h w e n d i n g e r
Baudirektor, Herisau

Appenzell I.Rh.

Regierungsrat Norbert W i l d
Vorsteher Baudirektion, Appenzell

St. Gallen:

Regierungsrat Willy H e r r m a n n
Vorsteher des Erziehungsdepartementes,
St. Gallen

Graubünden: Jakob S c h u t z
Vorsteher des Justiz- und Polizeide-
partementes, Chur

Thurgau: Regierungsrat Walter B a l l m o o s
Chef des Departements des Innern und
der Volkswirtschaft, Frauenfeld

Verkehrsausschuss der Ostschweizer Kantone: Franz Felix L e h n i
Sekretär

A b k ü r z u n g e n :

VED: Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
EAV: Eidg. Amt für Verkehr
KEA: Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen
GVK-CH: Gesamtverkehrskonzeption Schweiz

D o k u m e n t e :

Eingaben Ostschweizer Kantone vom

- 12. April 1972
  - 11. Oktober 1972
  - 26. Juli 1973
-

E I N L E I T U N G

Der V o r s i t z e n d e begrüsst die Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

Er freut sich über den Kontakt und versichert, dass er als Bundesrat unvoreingenommen an die Probleme herangeht und der Wille zur Objektivität vorhanden ist, dies obschon er Mitglied des Verwaltungsrates der SBB und der Regierung des dem Gotthard-Komitee angehörenden Kantons Solothurn war.

Er stellt fest, dass sich im Problem Eisenbahntransit durch die Alpen ein relativ rascher Entscheid aufdrängt. Der Bau wird geraume Zeit verschlingen. Die Kapazitätsgrenze ist bereits jetzt erreicht.

Dabei streift er die Schwierigkeiten, die dem Gotthard-Basistunnel seitens des Kantons Uri erwachsen.

Er nimmt dann Bezug auf das Begehren vom 12. April 1972 der Ostschweizer Kantone, die B a u b e s c h l ü s s e für den G o t t h a r d - B a s i s t u n n e l und die S p l ü g e n b a h n seien der Bundesversammlung g l e i c h z e i t i g zu unterbreiten, und führt hierzu - ohne Stellung für oder gegen eine Ostalpenbahn zu beziehen - folgendes aus:

- Dass unser Land k a p a z i t ä t s m ä s s i g in der Lage sein könnte, g l e i c h z e i t i g den Bau zweier Tunnels zu verkraften, dürfte a u s g e s c h l o s s e n sein, und zwar nicht aus konjunkturpolitischen Gründen, sondern der langfristigen Arbeitsmarkt- und Kapitalbeschaffungsprobleme wegen.

Der Bund hat zurzeit grösste Mühe, seine Defizite über Anleihen zu decken. 1973 und 1974 ergeben sich Defizite von 800 Millionen bzw. 1 Milliarde. Ferner werden ihm Verkehrsinvestitionen und der Bau von Atomkraftwerken je eine Milliarde abfordern. Zinsen von 8 und 10% vermögen vielleicht ausländisches Geld anzulocken. Damit stellen sich aber Probleme der Uebernachfrage und der Inflation ein.

- Trotzdem man langfristig ohne Zweifel zweier neuer Alpentransversalen bedarf, müssen heute P r i o r i t ä t e n gesetzt werden.

Der Entscheid hierüber muss innert nützlicher Frist gefällt werden. Einmal droht der Ausbau von Brenner und Mont Cenis. Gefährlicher aber ist die Abwanderung des Schienentransits auf die Strasse. Ferner wird es für unser Land schwer sein, dem Druck der EG auf Herabsetzung der Höchstmasse und -gewichte im Strassenverkehr auf lange Sicht standzuhalten, wenn man keine Alternative (Huckepackverkehr) anbieten kann.

- In einer Motion Schmid vom 20. September 1973 wird eine K o - s t e n / N u t z e n - A n a l y s e verlangt. Der Bundesrat ist bereit, das Begehren als Postulat entgegenzunehmen.
- Der Bundesrat hat sich dahin ausgesprochen, dass eine K o n - t a k t g r u p p e mit den direkt interessierten Kantonen gebildet wird. Sie hat zu den weiteren Schritten Stellung zu nehmen. Mit ihr soll auch die Problematik einer Kosten/Nutzen-Analyse erörtert werden.

Seine Ausführungen schliesst der Vorsitzende mit dem Hinweis, dass der E n t s c h e i d, welcher Tunnel zuerst gebaut werden soll, ein p o l i t i s c h e r sein wird. Zur Lösung der politischen Frage vermögen neue Gutachten kaum mehr weiteres beizutragen. Aufgrund der gemachten Studien sollte ein Entscheid möglich sein.

Herr Fritz B ü r k i orientiert über die Entwicklung der Angelegenheit nach der Aussprache mit einer Delegation des Bundesrates vom 23. März 1972 und die Vorstellungen über das weitere Vorgehen:

-- Die Entwicklung seit März 1972 stellt sich wie folgt dar:

- Im Sommer 1972 haben die SBB die neuesten Kostenberechnungen unterbreitet (Preisbasis 1972). Sie beruhen auf Änderungen am Projekt und Detailabklärungen bautechnischer Natur. Die Kostensituation sieht danach wie folgt aus:

		<u>Gotthard</u>	<u>Splügen</u>
KEA-Bericht:	Tunnel	1 100 Mio	2 100 Mio
	Zufahrt	350 Mio	600 Mio
		1 450 Mio	2 700 Mio
Projekt 1972:	Tunnel	2 800 Mio	
	Zufahrt	1 000 Mio	
		3 800 Mio	

Ähnliche Entwicklung am Lötschberg.

- Diese Zahlen riefen nach einer Ueberprüfung der Rentabilität. Die SBB machten geltend, dass die Strecke nicht bereits nach der Inbetriebnahme rentieren kann.

Es galt dabei, neben den betriebswirtschaftlichen auch gesamtwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Während eine Studie der Firma Basler & Hofmann in Zürich sich mehr mit dem Rentabilitätsaspekt im engeren Sinne des Wortes befasste, wurden im Bericht VED vom 1. August 1973 an den Bundesrat die gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkte beleuchtet. Zum Entwurf dieses Berichtes (datiert vom 25. August 1973) haben die Ostschweizer Kantone am 26. Juli 1973 Stellung genommen. Die darin enthaltenen Ueberlegungen sind somit bekannt.

- In einer weiteren, der sogenannten TRANSAS-Studie, wurde abgeklärt, inwieweit die Entwicklung neuer Techniken bei den kollektiven Transportsystemen den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale zu beeinflussen vermag.

-- Das weitere Vorgehen sieht man nun wie folgt:

- Beabsichtigt ist, dass der Bundesrat dem Parlament noch 1974 eine Botschaft unterbreitet. Darin soll die langfristige Transitpolitik der Schweiz für Bahn und Strasse klar definiert und als erste konkrete Etappe die Finanzierung des Ausbaus der BLS auf Doppelspur beantragt werden. Der Entscheid Gotthard oder Splügen steht hier noch nicht zur Diskussion.
- 1975 soll dem Parlament eine weitere Botschaft unterbreitet werden, aufgrund der es zu entscheiden hat, ob zuerst die Gotthard-Basislinie oder die Splügenbahn zu bauen sei.

Auch wenn aus konjunkturpolitischen Gründen mit dem Bau dieser neuen Linie nicht sofort begonnen werden kann, sprechen folgende Gründe dafür, dass dieser Entscheid rasch gefällt wird.

- . Das Ausland wird sich auf den Entscheid ausrichten.
  - . Die Gefahr einer Umfahrung über Brenner oder Mont Cenis wird geringer.
  - . Die SBB müssen wissen, auf welche Linie sie ihre Ausbaupläne im Bereich der Zufahrtslinien abstimmen sollen.
- Eine umfassende Kosten/Nutzen-Analyse würde aber einen Zeitaufwand von mindestens zwei bis drei Jahren erheischen; falls ein Detailprojekt Splügen zu erarbeiten wäre sogar fünf. Anerkannte Fachleute gehen nicht einig mit Nationalrat Schmid, der von einer kürzeren Dauer spricht.

Eine Kosten/Nutzen-Analyse würde beispielsweise auch eine umfassende Abklärung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf italienischem Gebiet erfordern, wie dies für die Ostschweiz im Rahmen des KEA-Berichtes erfolgt ist. Was es bedeuten würde, von Italien derartige Studien zu erhalten, kann man sich leicht vorstellen. Es hat daher keinen Sinn, näher auf die

Frage einer Kosten/Nutzen-Analyse einzutreten. Vielmehr sollte vermieden werden, die Zeit für Studien zu verlieren, die für den Entscheid nicht absolut nötig sind.

- Hingegen ist es ohne weiteres möglich, die noch sinnvollen Studien innerhalb eines Jahres abzuschliessen. In dieser Beziehung denkt man an folgende Arbeiten:

- . Ueberarbeitung des Splügenprojektes aufgrund der in der Zwischenzeit am Gotthard gewonnenen Erkenntnisse (Seitenstollen, neues Tunnelprofil, zusätzlicher Zwischenangriffsschacht, schotterloser Oberbau, Fahrstromversorgung, Bauprogramm).
- . Ueberprüfung der Kostenberechnungen für die Zufahrtslinien.
- . Anpassung der Verkehrsprognosen.
- . Im Lichte des technisch überprüften Splügenprojektes und der neuen Prognosen können die betriebswirtschaftlichen Aspekte à jour gebracht werden (Kapazität, Betriebskosten, Einnahmen, Vergleich der Kosten pro gewonnene Kapazitätseinheit).
- . Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse der Landesplanung.
- . Nochmalige Kontakte mit den Nachbarstaaten, vor allem mit Italien.

Die beiden ersten Punkte erlauben es, die Kosten der beiden Projekte mit genügender Genauigkeit miteinander zu vergleichen.

-- Einige Bemerkungen zur vorgeschlagenen K o n t a k t - g r u p p e :

Aus der Sicht des Bundes hätte sie sich mit folgenden A u f - g a b e n zu befassen:

- Begutachtung des bereinigten Programms für die noch notwendigen Abklärungen.

Die Kantonsvertreter hätten also die Möglichkeit, weitere ihrer Ansicht nach notwendige Abklärungen vorzuschlagen.

- Orientierung über die Auftragserteilung der Studien.
- Orientierung der Gruppe über durchgeführte Zusatzstudien.
- Gegenseitige Orientierung über gepflogene internationale Kontakte.

Das Gremium ist nicht eine Neuauflage der Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen. Es soll auch keine Arbeiten selbst ausführen. - Vielmehr geht es darum, den Kantonen Gelegenheit zu geben, die laufenden Arbeiten zu verfolgen und darüber zu wachen, dass die Studien mit der geforderten Objektivität durchgeführt werden und keine grundlegend wichtigen unterbleiben.

Die Z u s a m m e n s e t z u n g richtet sich nach den Aufgaben.

Da es vor allem darum geht, Kriterien für die Prioritätenwahl Gotthard/Splügen zu erarbeiten, stellt sich die Frage, ob neben den Ostschweizer Kantonen auch die Gotthard-Kantone vertreten sein müssen.

In diesem Sinn stellt das EAV - das aus Gründen der Zweckmässigkeit und zur Wahrung der Objektivität den Vorsitz zu führen gedenkt - folgende Zusammensetzung zur Diskussion:

2 Vertreter EAV
2 Vertreter SBB
2 Vertreter Ostschweizer Kantone
Ev. 2 Vertreter Gotthard-Kantone.

- Das Amt für Verkehr ist überzeugt, dass mit dem vorstehend skizzierten Vorgehen
- die noch sinnvollen Abklärungen innert nützlicher Frist vorgenommen werden können (ca. 1 Jahr),
  - die Interessen der Kantone gewahrt sind,
  - der Bundesrat der Bundesversammlung in etwa einem Jahr eine ausgewogene verkehrspolitisch richtige Lösung vorschlagen kann.

D I S K U S S I O N

Herr Erwin Schwendinger bringt die Enttäuschung der Ostschweiz zum Ausdruck und hält folgendes fest:

- Gegen die Vorwegnahme des Ausbaus BLS wird nichts eingewendet.
- Am Begehren, wonach dem Parlament gleichwertige Entscheidungsgrundlagen für die Gotthard-Basislinie und das Splügenprojekt zu unterbreiten sind, wird mit Entschiedenheit festgehalten.
- Die Auffassung wird nicht geteilt, das Bereitstellen gleichwertiger Entscheidungsgrundlage erheische einen zu grossen Zeitaufwand. Man rechnet mit höchstens zwei Jahren.
- Die Regierungen der Ostschweizer Kantone vertreten nicht ein bestimmtes Ostalpenbahnprojekt, halten aber am Fixpunkt Chur fest.

Er schliesst mit folgendem Wunsch: In der Ostschweiz ist man befremdet, dass zwei Eingaben an den Bundesrat nicht beantwortet worden sind. Es wäre dienlich, auf die Plenarkonferenz der Ostschweizer Kantone vom 9. Mai 1974, eine Antwort auf die Eingaben zu erhalten.

Herr Jakob Schutz holt aus in die Entwicklungsgeschichte, um die Relationen zur heutigen Situation herzustellen und seine Vorschläge zum weiteren Vorgehen darzulegen:

1870 wurde erstmals das in der Folge wiederholt bestätigte Ostalpenbahnversprechen gegeben. Nachdem dann bei der Einsetzung der KEA vom damaligen Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes erklärt worden war, dass bis zum Ab-

schluss der Kommissionsarbeiten nichts präjudiziert werden soll, war man in der Ostschweiz zuversichtlich. 1970 nach der Ablieferung des Berichtes musste man dann aber feststellen, dass es darum ging, die Vormachtstellung des Gotthards zu untermauern. Der Bericht wird in der Ostschweiz nicht als sachlich objektive Abklärung gewertet.

Herr Schutz schildert weiter einige Vorkommnisse aus der Zeit nach der Ablieferung des Berichtes (Aussprache in Chur mit Bundesrat Bonvin: Vorstellung GriTi-Projekt), um dann auf die Aussprache vom 23. März 1972 mit einer Delegation des Bundesrates zurückzukommen. Die Konzeption, auf die man sich damals einigte, ist im betreffenden Protokoll festgehalten (S. 13).

In seinen Ausführungen beanstandet Herr Schutz insbesondere folgendes:

- Für den Gotthard ist eine Detailprojektierung vorangetrieben worden. Damit ist das 1963 abgegebene Versprechen nicht eingehalten worden, wonach nichts präjudiziert werden sollte.

Man ist enttäuscht, dass es nun plötzlich heisst, das Projekt Gotthard sei weiter gediehen und punkto Kosten mit einem Stegreifvergleich operiert.

- Auch hinsichtlich der Zusicherungen von Bundesrat Bonvin in bezug auf den Sondierstollen fühlt sich die Ostschweiz betrogen. Er hat ihn an der Sitzung vom 23. März 1972 in Aussicht gestellt und 1973 in einem Gespräch zugesichert, dass er noch dieses Jahr in Angriff genommen werden soll.
- In den Abklärungen mit den Nachbarstaaten haben die Bundesbehörden das Splügenbahnprojekt vernachlässigt.

Im Zusammenhang mit den i n t e r n a t i o n a l e n K o n t a k t e n stellt der Sprechende dann fest, dass sie für das Splügenprojekt nur auf Provinzebene erfolgen konnten. Hier wurde aber seitens der Ostschweiz nichts unterlassen. Aus gewissen Fakten (werden zitiert) wird eine Bereitschaft der Nachbarstaaten abgeleitet, sich auf den Splügen auszurichten.

Aufgrund dieser Situation und dem Missbehagen findet man in der Ostschweiz ein G e s a m t k o n z e p t mit vergleichbaren Projekten angezeigt. Je nachdem könnte man sich dann mit einer zweiten Priorität abfinden.

In der Frage K o s t e n / N u t z e n - A n a l y s e wurde mit anerkannten Unternehmungen und Fachleuten verhandelt, um Aufschlüsse über den Zeitplan zu gewinnen. Angesichts der greifbaren Unterlagen sollte es möglich sein, eine solche in 15 bis 18 Monaten auszuarbeiten.

Im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept wären dann auch Verhandlungen mit den N a c h b a r s t a a t e n zu pflegen. (Finanzierung, Mitwirkung, Arbeitskräfte usw.). In Kenntnis all dieser Abklärungen könnte dann der Entscheid gefällt werden.

Herr Walter B a l l m o o s weist auf folgendes hin:

- Das S p l ü g e n p r o j e k t war gegenüber dem Gotthard sowohl unter dem Blickwinkel der Propagierung als auch der Projektierung immer im N a c h t e i l. Die Bundesbahnen betrachten den Gotthard als ihr Anliegen. Sie verfügten über die nötigen Kontakte in den internationalen Gremien sowie einen leistungsfähigen Projektierungsapparat.

Zudem bestand in der Ostschweiz der Eindruck, als habe das EAV für die Argumente zugunsten des Gotthards ein willigeres Ohr.

- Der Gedanke einer K o n t a k t g r u p p e ist erfreulich. Auch hier handelt es sich um etwas, das seitens der Ostschweiz längstens vorgeschlagen worden war (Stabsstelle).
- In bezug auf das Zeiterfordernis für eine K o s t e n / N u t z e n - A n a l y s e gehen die Meinungen auseinander. Da bis jetzt der Gotthard eindeutig bevorzugt wurde, sollte man nun aber Elemente zu Entscheidungsgrundlagen bekommen.

Herr Willy H e r r m a n n hebt folgende Punkte hervor:

- An einer Konferenz mit dem Gotthard-Komitee vom 3. April 1974 wurde allgemein der Auffassung beigespflichtet, dass man für Gotthard und Splügen über v e r g l e i c h b a r e P r o j e k t i e r u n g e n verfügen muss, um dem Parlament Alternativen unterbreiten zu können. Angesichts der Knappheit an finanziellen Mitteln wird es als besonders wichtig erachtet, dass die Gelder in die beste Lösung investiert werden.

- Das Amt für Verkehr unterbreitete der Kommission GVK-CH den Entwurf zum B e s c h l u s s d i s p o s i t i v für die Botschaft betreffend langfristige Alpentransitpolitik. Die Prioritätsordnung lässt erkennen, dass das erwähnte Amt die Eingabe der Ostschweizer Kantone nicht genügend ernst genommen hat.

Herr Franz Felix Lehni legt Gewicht darauf, dass die aufzunehmenden i n t e r n a t i o n a l e n V e r h a n d -
l u n g e n im Geiste der U n v o r e i n g e n o m m e n h e i t stattfinden.

Man kann nicht erwarten, dass Deutschland und Italien sich zugunsten anderer Linien entscheiden, wenn seitens der offiziellen Schweiz ständig die Gotthardbasis-Linie in den Vordergrund gerückt wird. Die Diskussion mit den Nachbarstaaten wird damit verfälscht.

Der V o r s i t z e n d e fragt sich, was man in der Ostschweiz von einer Splügenbahn erwartet.

Er weist darauf hin, dass zum Beispiel die Gotthardlinie den durchfahrenden Regionen nichts gebracht hat.

Herr Jakob S c h u t z betont, dass man nur Vergleichbares vergleichen kann und erwidert folgendes:

Die Gotthardbahn hat volkswirtschaftlich gesehen neue Akzente gesetzt (Schwerpunkte Basel, Zürich, Zentralschweiz). Wenn sie in der Leventina und im Reusstal nicht zu Industrialisierungen führte, so deshalb, weil die Voraussetzungen fehlten. Man muss sich aber bewusst sein, dass die Gegend dort ohne Gotthardbahn heute entvölkert wäre. Er vergleicht mit Glarus.

Der Kanton Graubünden und die Ostschweiz waren bis Ende letzten Jahrhunderts finanzstarke Regionen. Der früher vorhandene Unternehmergeist ist durch die Isolierung verloren gegangen. Eine Verkehrsverbindung setzt in wenigen Jahren neue Akzente. Er zitiert den San Bernardino.

Der V o r s i t z e n d e geht nicht einig hiermit. Er macht geltend, dass der wirtschaftliche Rückgang der Ostschweiz von der Struktur her bedingt war.

Herr Franz Felix L e h n i macht darauf aufmerksam, dass die Gotthardkantone immerhin vehement für die Gotthard-Basislinie eintreten.

Herr Fritz Bürki nimmt zu den aufgegriffenen Punkten Stellung:

- In der KEA gab es bereits gewisse Schwierigkeiten, indem die Vertreter der Ostschweiz den Eindruck hatten, ihre Anliegen würden zu wenig beachtet. Da aber in der Kommission massgebende Leute aus allen Bereichen (Wissenschaft, Politik usw.) vertreten waren, durfte man annehmen, dass sich diese Leute nicht hätten manipulieren lassen. Man ging davon aus, der Bericht der Kommission sei eine objektive Studie.

Dies gab Anlass, die Bundesbahnen zu einer detaillierteren Planung für den in erster Priorität stehenden Gotthard zu ermächtigen.

Der Vorwurf ist daher unberechtigt, die Projektierung des Gotthards sei zum Nachteil des Splügens vorangetrieben worden. Per argumentum e contrario hätte man ja, um kein Projekt zu benachteiligen, für sämtliche fünf eingehendere Studien machen müssen.

- Auch der Vorwurf muss zurückgewiesen werden, die Nachbarsstaaten seien für eine Bevorzugung des Gotthards beeinflusst worden.

Die KEA hat den Verkehrsministern Deutschlands und Italiens objektiv geschrieben. Die Antworten lauteten eindeutig zugunsten eines Ausbaus der bestehenden Linien.

In einer weiteren Phase wurden dann die Regierungen beider Länder durch ein offizielles Memorandum über das Ergebnis der Studien KEA orientiert. Dabei teilte man ihnen auch mit, dass der Ausbau BLS voranzugehen hätte. Deutschland hat sich wieder eindeutig zugunsten des Gotthards ausgesprochen und beigefügt, dass sich allenfalls in einer späteren Phase der Splügen für eine Schnellbahn eignen würde. Ein gleiches Resultat zeitigte ein Gespräch zwischen Bundesrat Bonvin und Verkehrsminister Leber in München. - Die Stellungnahme Italiens steht noch heute aus.

Die auf Provinzebene gepflegten Kontakte führen eben manchmal zu anderen Ergebnissen als jene auf nationaler Ebene.

- Auch das EAV hat in internationalen Gremien Kontakte mit anderen Ländern (CEMT usw.). Dort zeigte sich ebenfalls eindeutig, dass italienischerseits im Moment nur der Ausbau der Zufahrtslinie Mailand - Chiasso in Frage kommen kann.
- Eine Kosten / Nutzen - Analyse ist wenig sinnvoll und für die Entscheidung nicht nötig. Die wesentlichen Elemente hierfür sind verfügbar. Man sollte sich nurmehr auf sinnvolle Studien beschränken (vgl. S. 7).
- Eine Detailprojektion für die Splügenbahn erübrigt sich (zeitraubend, aufwendig).
- Die Eingaben der Ostschweizer Kantone vom 11. Oktober 1972/26. Juli 1973 sind noch nicht beantwortet worden, weil die Erwiderung aufgrund einer Stellungnahme des Bundesrates auf eine Bestätigung des Ergebnisses der Sitzung vom 23. März 1972 hinausgelaufen wäre.
- Das GriTi - Projekt (Chur - Thuisis - Bellinzona), das während einer gewissen Zeit im Vordergrund stand, ist aus Abschied und Traktandum gefallen. Geblieben ist die Splügen West-Variante.

Der Sprechende schliesst seine Ausführungen mit der Versicherung, dass beim EAV in keiner Weise die Absicht besteht, die Ostschweiz hintanzusetzen.

Der Vorsitzende weist noch darauf hin, dass die Bundesbahnen die Ueberlegung gemacht haben dürften, dass ihnen die längere Strecke via Gotthard höhere Betriebseinnahmen bringt als eine Splügenbahn.

Herr Jakob S c h u t z hat den Ausführungen von Herrn Bürki entnommen, dass die Entscheidungsgrundlagen immerhin ergänzt werden sollen, und stellt fest, dass ein Entscheid auf der heutigen Basis in bezug auf den Gotthard von den Vertretern der Ostschweiz keine Zustimmung fände.

Um mit den Nachbarstaaten in Kontakt treten zu können, bedarf man vergleichbarer Unterlagen. Die zwischenstaatlichen Verhandlungen müssen auf der Basis einer klaren Konzeption und klarer Zielsetzungen geführt werden.

Die neue Konzeption und Zielsetzung auf lange Sicht muss daher festgelegt werden (Gesamtkonzeption). Die Ostschweiz könnte sich nicht erneut mit Versprechen abspeisen lassen.

Am 9. Mai 1974 treten die Ostschweizer Kantone zu einer Sitzung zusammen. Es wäre wünschbar, wenn ihnen das in Aussicht genommene Konzept auf diesen Zeitpunkt unterbreitet werden könnte.

Der V o r s i t z e n d e sichert zu, dass die Ostschweizer Kantone auf dieses Datum von den konkreten Vorstellungen des Bundes Kenntnis erhalten (Zusammensetzung und Pflichtenheft der Kontaktgruppe sowie Zeitplan). Auch die Formulierung des Antrags an den Bundesrat soll in der Kontaktgruppe behandelt werden.

In bezug auf das Begehren nach einer Gesamtkonzeption weist er auf die Gefahren hin (vgl. S. 4), die eine weitere Verzögerung mit sich brächte.

Herr Fritz B ü r k i stellt fest, dass ein Konzept am 23. März 1972 aufgestellt worden ist (Protokoll dieser Sitzung S. 13). Daran hat nichts geändert.

Das Parlament wird heute kaum anders beschliessen können als dass - wenn die Entwicklung wie vorgesehen weiter geht und die Voraussetzungen dannzumal noch gegeben sein werden - eine weitere Transitlinie durch die Ostschweiz führen wird.

Herr Franz Felix Lehni stellt mit Nachdruck fest, dass in der Ostschweiz das Gefühl tief verwurzelt ist, vom Bund nicht ernst genommen zu werden. Das Ergebnis sollte daher nicht bloss zu einem neuen Ostalpenbahnversprechen führen.

Herr Erwin Schwendinger hält abschliessend folgendes fest:

Ein zuungunsten der Ostschweiz ausfallender Entscheid müsste sachlich begründet sein und eine verbindliche Zusicherung für die Zukunft enthalten.

Der Vorsitzende versichert, dass die Anliegen der Ostschweiz vom Bund ernst genommen werden.

Sein einziger Vorbehalt ist zeitlicher Natur: Ende 1975 sollte der Entscheid fallen. Er begründet dies mit dem Hinweis, dass der Schweiz einzig die naturgegebene Verkehrsgunst noch eine gewisse internationale Bedeutung gibt.

Wenn immer eine Partei den Eindruck hat, etwas sei durch eine Delegation des Bundesrates oder den Bundesrat entscheiden zu lassen, soll er diese Behörde anrufen.

Er schliesst die Sitzung mit dem Dank an die Anwesenden.

B E S C H L U S S

1. Die Ostschweizer Kantone erhalten im Hinblick auf ihre Plenarsitzung vom 9. Mai 1974 Kenntnis von den konkreten Vorstellungen des Bundes über die Lösung des Problems Eisenbahntransit durch die Alpen.

Diese Vorstellungen sehen wie folgt aus:

- 1.1 Es wird eine Kontaktgruppe gebildet, in welcher das EAV (Vorsitz), die SBB und die Ostschweizer Kantone vertreten sind (vgl. Prot. S. 8).
- 1.2 Die Kontaktgruppe hat die Aufgabe zu erörtern, welche Zusatzabklärungen für den Entscheid in der Alpenbahnfrage noch durchzuführen sind. Auch wird sie über durchgeführte Arbeiten und über gepflogene internationale Kontakte orientiert.

2. Die Arbeiten sind so voranzutreiben, dass der Bundesversammlung ungefähr Ende 1975 eine Botschaft unterbreitet werden kann, aufgrund der dann die Variantenwahl Gotthard/Splügen zu treffen ist. (vgl. Prot. S. 6 und S 17).