



## 1. Sitzung der Arbeitsgruppe "NEAT-Anschlüsse Ostschweiz"

29. November 1989, 09.30 Uhr, in Bern

### Teilnehmer:

BAV	HH. Fagagnini, Vizedirektor (Vorsitz) Vogel Hofmann
Kanton St. Gallen	Heuberger
Kanton Graubünden	Fasciati
Kanton Thurgau	Müller

### 1. Ausgangslage

Herr Fagagnini: Im Einvernehmen mit den Ostschweizer Kantonen ist eine Behördendelegation mit Vertretern der Kantonsregierungen, der Bahnen und des BAV geschaffen worden. Es sollen Vorschläge ausgearbeitet werden, die auf eine Hebung der Verkehrsgunst der Ostschweiz hinzielen und sie noch besser in die NEAT einbeziehen.

Der Entwurf zur NEAT-Botschaft liegt vor. Bezüglich Berücksichtigung der Anliegen der Ostschweiz bestehen folgende Möglichkeiten:

- Es werden konkrete Vorhaben mit Kostenschätzungen in die Botschaft aufgenommen. Dies setzt voraus, dass innert nützlicher Frist, d.h. bis ca. Ende Januar 1990, ein Massnahmenpaket ausgearbeitet wird, dem auch die Ostschweiz zustimmen kann.

- In den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Verwirklichung des NEAT-Konzeptes wird ein Verpflichtungskredit für die Verbesserung der Verkehrsgunst der Ostschweiz aufgenommen (ca. 1 Mrd Franken). Die Beanspruchung dieses Kredites könnte für Eisenbahnprojekte im Gebiete der Ostschweiz erfolgen, die einer Zweckmässigkeitsprüfung und einer Wirtschaftlichkeitsbeurteilung unterzogen und durch die zuständigen Organe des Bundes genehmigt worden sind. Die einzelnen Projekte würden über Darlehen des Bundes an die SBB bzw. an Bahnen des allgemeinen Verkehrs finanziert.
- Denkbar wäre auch ein sinnvoller Kompromiss zwischen den beiden erwähnten Möglichkeiten.

Die Ostschweiz muss auf jeden Fall Gewähr haben, dass etwas passiert. Es ist Aufgabe der Arbeitsgruppe, entsprechende Anträge zuhanden der Behördendelegation vorzubereiten.

## 2. Aussprache über die bisherigen Arbeiten

Herr Fagagnini verweist auf die Bundesratsbeschlüsse vom 10. Mai und 28. Juni 1989. Der Bundesrat hat betont, dass er eine Verbesserung der Zufahrten zur Ostschweiz im Rahmen des NEAT-Gesamtpaketes für unerlässlich hält. Es wurden ferner erste Hinweise auf Verbesserungen am bestehenden Netz gemacht.

Ein Zurückkommen auf die Variante Gotthard-Ost ist nicht möglich. Der Bundesrat will aber Verbesserungen und ist diskussionsbereit.

Die Prognos AG, Basel, und die Forschungsstelle für empirische Wirtschaftsfor<sup>Sch</sup>derung der HSG werden eine Studie über das Güterverkehrsaufkommen aus dem süddeutschen Raum und seine Auswirkungen auf die Ostschweiz ausarbeiten. Der Bericht wird bis Juni 1990 vorliegen.

In einem Diskussionspapier vom 8. August 1989 hat das BAV Möglichkeiten zu einem verbesserten Anschluss der Ostschweiz an die NEAT aufgelistet, was bedauerlicherweise falsch interpretiert wurde.

Die Vertreter der Ostschweizer Kantone betonen die Bereitschaft zu einer konstruktiven Mitarbeit. Diese erfolgt jedoch ohne Präjudiz für eine abschliessende Stellungnahme der Ostschweizer Kantonsregierungen zur NEAT-Vorlage des Bundesrates und zu den NEAT-Beschlüssen der eidgenössischen Räte.

Auf den vom BAV vorgeschlagenen Einbezug eines Privatbahnvertreters in die Arbeitsgruppe soll vorläufig verzichtet werden, eventuell ist später darauf zurückzukommen. Herr Fasciati vertritt den Kanton Graubünden und nicht die RhB.

Herr Widmer betont die Stellung der SBB als ausführende Instanz im technisch-betrieblichen Bereich. Die SBB haben eine Anzahl regionenbezogener Massnahmen aufgelistet (Schreiben an BAV vom 25. September 1989). Drei Stossrichtungen scheinen wesentlich:

- qualitativ gute Zufahrt zur NEAT,
- gezielte Aufwertung der Verkehrsachsen in die Wirtschaftszentren München und Stuttgart,
- qualitative Gleichstellung der Zufahrt von St. Gallen/Thurgau nach Chur an den Standard aus dem Raume Zürich.

Die einzelnen Schritte lassen sich in das generelle Vorgehen der SBB mit Bahn 2000 integrieren, müssen aber speziell finanziert werden.

In einer ersten Phase können Angebotsverbesserungen mit neuem Rollmaterial erzielt werden, dann können "Bahn 2000"-Vorhaben vorgezogen werden und schliesslich sind gezielt die Zufahrten zur NEAT qualitativ zu verbessern.

### 3. Vorgehenskonzept

Herr Fagagnini verweist auf die unter Ziffer 1 dargelegten Alternativen bezüglich Behandlung der Ostschweizer Anliegen in der NEAT-Botschaft.

Die Vertreter der Ostschweizer Kantone sind der Auffassung, dass die Ergebnisse der Abklärungen konkret in die NEAT-Botschaft einfliessen müssen. Die Zugeständnisse an die Ostschweiz sind in verbindlicher Form in den Bundesbeschluss aufzunehmen. Eine Absichtserklärung genügt nicht. Wichtig ist auch der Zeithorizont für die Realisierung.

Die Höhe des erwähnten Rahmenkredites von 1 Mrd Franken erscheint ungenügend. Im Verhältnis zum Mitteleinsatz für das NEAT-Konzept wäre ein Betrag von 4 Mrd Franken staatspolitisch vertretbar. Es geht jedoch nicht allein um den Betrag als vielmehr um sinnvolle Investitionen.

Es werden folgende Begehren eingebracht:

- Tunnel aus dem Raum Oberer Zürichsee in den Raum Arth-Goldau,
- Ausbau Rheintallinie (zusammen mit Walensee-Linie),
- Ausbau direkte Linie St. Gallen - Rapperswil,
- Bau Uetliberg-Tunnel,

- Terminal für kombinierten Verkehr (im Raume Kempten/Memmingen),
- Förderung der internationalen Relationen München - St. Gallen - Zürich bzw. Stuttgart - Zürich,
- Einsatz von besserem Rollmaterial,
- Ausbau Konstanz/Kreuzlingen - Weinfelden - Wil - Wattwil (Anschluss an direkte Linie),
- Zeitlicher Vorzug der Verwirklichung von Massnahmen Bahn 2000,
- Ausbau Schaffhausen - Kreuzlingen - Rorschach - Chur (Schnellzüge),
- Ausbau Rielasingen - Singen - Schaffhausen (für Güterverkehr),
- Ausbau Bahnhof Winterthur,
- Verdichtung Fährverkehr Romanshorn - Friedrichshafen,
- Aufwertung Bahnhof Konstanz für Personen- und Güterverkehr,
- Bessere Verbindungen Chur - Flughafen Kloten,
- Spezielle Begehren des Kantons Graubünden:
  - Im Bereich RhB
    - . Gewährleistung der Finanzierung eines erhöhten Investitionsprogramms Artikel 56 EBG,
    - . Uebernahme Defizit RhB durch den Bund,
    - . Gewährleistung Tarifannäherung,
    - . Verbindung Scuol - Landeck.
  - Im Strassenbereich
    - . Aufnahme Hauptstrassen ins Prättigau und nach dem Oberland ins Nationalstrassennetz,
    - . Aufwertung Kantonsstrasse entlang N 13 zur Hauptstrasse,
    - . Wintersicherer Ausbau der Lukmanierstrasse.

4. Anträge zuhanden der Sitzung der Behördendelegation vom 13. Dezember 1989

Die Arbeitsgruppe diskutiert eingehend den von den Vertretern der Ostschweizer Kantone eingebrachten Massnahmenkatalog. Nach Auffassung der Bundesvertreter müssen auch staatspolitisch begründete Begehren wirtschaftlich vertretbar sein. Die NEAT ist nicht eine Leistung zugunsten einer Landesgegend, sondern die Realisierung einer europäischen Aufgabe. Für einzelne Landesteile fällt dabei wenig ab. Die zu berücksichtigenden Objekte sollten einen Zusammenhang mit der NEAT aufweisen.

Ein Tunnel aus dem Raum Oberer Zürichsee - Arth-Goldau hätte u.a. zur Folge, dass die Verbindung Basel - Zürich-NEAT eine kürzere Fahrzeit aufweisen würde als die Verbindung über Luzern. Bei der Prüfung dieses Begehrens müssen deshalb die Auswirkungen auf das ganze NEAT-Konzept geprüft werden.

Beim Ausbau der Rheintallinie legen die Ostschweizer Kantone Wert auf eine integrale Doppelspur am heutigen Ort. Der künftigen Entwicklung muss Rechnung getragen werden. Die Linie hätte auch den kombinierten Verkehr Richtung Gotthard aufzunehmen.

Es stellt sich die Grundsatzfrage, ob es möglich ist, für die Botschaft aus den eingebrachten Begehren ein verbindliches Massnahmenpaket zu bilden. Die einzelnen Vorhaben sind durch die zuständigen Stellen (SBB, BAV) zuhanden der nächsten Sitzung weiter zu bearbeiten und wenn möglich zu quantifizieren.

Herr Widmer weist darauf hin, dass das NEAT-Konzept auf einer mehrjährigen Expertenarbeit aufbaut. Es ist kaum möglich, in der verfügbaren kurzen Zeit die für ein konkretes Massnahmenpaket erforderlichen Untersuchungen vorzunehmen. Der Beizug weiterer Experten wäre unerlässlich.

7. Verschiedenes

Die 2. Sitzung der Arbeitsgruppe wird auf

Freitag, 8. Dezember 1989, 09.30 Uhr,

angesetzt (Bern, Büro Dr. Fagagnini).

---