



Ausgeteilt

3003 Bern,

-1. AUG. 1973

An den Bundesrat

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

I.

Einführung in das Problem

- (1) Die geographische Lage und die Topographie haben unserem Land im Nord-Süd-Transit eine besondere Stellung verschafft. Die Oeffnung der Alpenpässe für Personen und Güter war eines der Gründungsmotive der Eidgenossenschaft. Das Transitgeschäft brachte nicht nur Verdienst in die Alpentäler, sondern war gleichzeitig auch Teil der europäischen Politik. Wer die Passübergänge beherrschte, konnte im internationalen Gespräch nicht übergangen werden. Mit unserem Antrag und den ihm beigegebenen Studien möchten wir eine neue Phase einer historischen Entwicklung einleiten.

- (2) Vorerst geben wir einen Ueberblick über die heutige Situation im gesamten Nord-Süd-Güterverkehr Europas. Beilage 1 und 1a zeigen die verkehrsgeographische Lage mit den Verkehrsströmen, den Leitwegen und Tonnagen. Auf dem Seeweg über Gibraltar werden fast ebensoviele Güter transportiert wie über die Alpen. Von den Landtransporten überqueren je rund ein Drittel die Alpen in Frankreich, der Schweiz und in Oesterreich. In der Schweiz ist das Verhältnis Bahn/Strasse (in Mio Tonnen) 10,5 : 0,1, in Frankreich 6,3 : 3,1 und in Oesterreich 5,7 : 3,4. Die günstige Verhältniszahl der Schweiz ist den beschränkten Massen und Gewichten für Strassentransporte und der erfolgreichen Unternehmungspolitik der SBB und BLS zuzuschreiben. Beilage 2 zeigt, wie sich der Gütertransit der einzelnen Verkehrsmittel seit 1961 entwickelt hat. Der Lastwagentransport hat eindeutig am stärksten zugenommen. Auf Beilage 3 ist eine mögliche Verteilung der Güter-

transporte Italien - Nordeuropa ums Jahr 2000 dargestellt. Beilage 4 gibt ein Bild über die voraussichtliche Entwicklung des Gütertransitverkehrs SBB/BLS und die dafür notwendige Kapazitätserhöhung.

- (3) In bezug auf die künftige Entwicklung des Verkehrsapparates in Europa ist auf eine ganze Reihe von Planungen und Projekten hinzuweisen, die unsere verkehrspolitischen Überlegungen und Entscheidungen tangieren.
- (4) Ganz allgemein ist zu sagen, dass sämtliche Verkehrsmittel und ihr gegenseitiges Verhältnis in Betracht gezogen werden müssen. Bahn und Strasse - die für die schweizerische Transitpolitik im Vordergrund stehen - werden beeinflusst durch Wandlungen in der Bedeutung anderer Verkehrsträger. Insbesondere ist hinzuweisen auf das noch zunehmende Gewicht, das zweifellos in Zukunft dem Rohrleitungstransport zukommen wird. Auch die Vervollständigung des Binnenwasserstrassennetzes in Europa (Main-Donau-Kanal, Rhein-Rhone-Kanal) dürfte gewisse Verschiebungen bewirken. Umgekehrt lässt sich annehmen, dass längerfristig der Mittelstreckenflugverkehr bis zu Distanzen von ca. 600 km zur Bahn zurückkehren wird, sofern es ihr gelingt, die Reisegeschwindigkeit erheblich zu steigern.
- (5) Die mittel- bis längerfristige Entwicklung im Bereich der Fernstrassen ist bekannt, Neben der Autobahn Hamburg-Frankfurt-Basel, die in der Schweiz durch die N2 abgenommen wird, stellt sich im Raum Schaffhausen die Frage, wie die zwischen Stuttgart und Singen sich im Bau befindliche Autobahn mit dem schweizerischen Netz und mit der von der BRD geplanten Hochrheinschnellstrasse verknüpft werden soll. Im Süden besteht vorläufig allein eine direkte Autobahnverbindung über die N2. Weitere italienische Autobahnen beginnen in Sesto Calende am Langensee und im Aostatal. Abweichende Entwicklungen zeichnen sich nicht ab. Das gleiche gilt für den Westen.

Was die Bahn betrifft, zeigt sich folgendes Bild:

- (6) Neben dem Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes stehen neue Linien für den Schnellverkehr, allenfalls mittels neuartiger Technik, in Diskussion. Von besonderer Bedeutung für die Schweiz ist die deutsche Planung. Sie untersucht eine Hochleistungsschnellbahn (HSB) mit einer Variante nach dem System der Magnet-

schwebetechnik, die aus dem Raum Hannover westlich ausholend durch das Ruhrgebiet über Stuttgart nach München führen soll. Die Fortsetzung wäre Richtung Oesterreich (Brenner) oder über eine Verzweigung in Frankfurt Richtung Basel - Italien möglich. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, die Koordinationsbestrebungen auf europäischer Ebene für ein zumindest minimal zwischen den einzelnen Ländern kompatibles künftiges Schnellverkehrsnetz würden Erfolg haben. Mit der deutschen konkurriert die französische Planung. Die auf dem Luftkissenfahrzeug "Aérotrain" basierende, im Schosse des Europarates vorgeschlagene "Diplomatenlinie" zwischen Brüssel, Strassburg und Genf darf wohl eher als weniger aussichtsreich betrachtet werden.

- (7) Im Bereich der rein konventionellen Eisenbahn sind sehr viele nationale Entwicklungen im Gang. Uns interessieren die italienische "Direttissimo" Mailand - Florenz - Rom, der französische "Turbotrain", der englische "Advanced Passenger Train", das Ausbaukonzept der Deutschen Bundesbahn, in dem ergänzende Strecken, der Intercity-Verkehr, der Autoverlad (auch von Lastwagen, Huckepack) und der Containertransport einen grossen Raum einnehmen. Von Bedeutung sind für uns aber auch die Entwicklungen am Brenner und die französischen Pläne hinsichtlich der Verbindungsstrecken zur Schweiz und zum Mont Cenis. Ferner ist damit zu rechnen, dass England in absehbarer Zeit durch den Kanaltunnel mit dem Kontinent verbunden sein wird. Das wünschbare Netz der europäischen Hauptlinien wurde übrigens in einer jüngst fertiggestellten Studie der UIC, dem sogenannten "Infrastrukturleitplan" im Detail untersucht.
- (8) Die Charakteristiken des Transits - Verdienstquelle und internationale Verflechtung - haben sich bis heute nicht verändert. Beim Entscheid über künftige Investitionen sind beide Elemente aber nicht nur zu überprüfen, sondern auch zu konfrontieren mit der Lebensraumbelastung und der Wachstumsstagnation, zwei neuen Problemkreisen einer Entwicklungs-Endzeit, in die wir einzutreten scheinen. Vor allem gilt es, das Wachstum so zu beherrschen, dass es beiträgt, die Qualität des Lebens zu heben. Zu Beginn der industriellen Revolution war der gewaltige Sprung vom Pferdezug zur Eisenbahn, von der Säumerei zum Gotthardtunnel eine unangefochtene Notwendigkeit. Jede Entwicklung, jedes Mehr durfte unqualifiziert für richtig und gut gehalten werden. Heute sind die Geister geschieden. Die einen möchten dem Beispiel der Vorfahren folgen; andere jedoch teilen den unver-

wüstlichen Optimismus nicht mehr, der jede Vorwärts-Aufwärts-Bewegung einem Gewinn für die Menschheit gleichsetzt. Dieser Zwiespalt muss umso mehr beachtet werden, je längerfristig ein neuer Investitionsschritt wirkt.

- (9) Bei den Bahnen trifft ausgesprochen zu, dass sie grosse Entwicklungsstufen in einem Schritt überwinden müssen. Die Kapazität einer Bahnspur beträgt bereits 120 Züge pro Tag. Die Transportkapazität einer Doppelspur-Schnellbahn lässt sich mit 24 Nationalstrassen-Spuren vergleichen, also mit sechs Autobahnen der Leistungsfähigkeit unserer N1 nebeneinander. Die Investitionskosten sind deshalb im Verhältnis zur anfänglich genutzten Kapazität höher als beim Strassenbau, der eher etappenweise einer bekannten Nachfrage folgen kann. Andererseits zeichnet sich die Bahn aber durch eine ausserordentliche Elastizität aus. Diese erlaubte zum Beispiel der Gotthard-Achse, eine hunderjährige, gewaltige Entwicklung zu bewältigen.

II.

Grundsatzentscheide

Ausbau der Transitkapazität

- (10) Nach sorgfältiger und kritischer Abwägung aller Elemente sind wir überzeugt, dass eine weitere Ausbaustufe notwendig ist. Wir leiten unsere Überlegungen ein mit einer Grundsatzfrage: "Soll die Schweiz ihre Transitkapazität ausbauen?"
- (11) Die traditionelle, aktive Transitpolitik der Schweiz hat nicht nur die bisherigen schweizerischen Investitionen bestimmt. Unsere Vorleistungen (teils mit ausländischer Hilfe) haben die Nachbarstaaten bewogen, ihre Investitionen auf uns abzustimmen und sich so nach unserer Politik zu richten. Daraus ergibt sich einerseits eine gewisse Verpflichtung, die von uns geförderte Fern-Transportachse nicht zu vernachlässigen, andererseits ist aber auch ein internationaler Einflussbereich entstanden, der in künftigen europäischen Gesprächen einer der wenigen gewichtigen Trümpfe unseres Kleinstaates sein dürfte.
- (12) Die Schweiz bildet zusammen mit Oesterreich eine Landbrücke zwischen den grossen Wirtschaftsregionen Nord- und Südeuropas. Dabei können wir auf vielen Verbindun-

gen den kürzesten und raschesten Weg anbieten. Es ist daher naheliegend, dass die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft einem Ausbau der schweizerischen Transitwege ein bedeutendes Interesse entgegenbringt. Deren Verbesserung ist für die Wirtschaft Europas umso wichtiger, als sie Länder miteinander verbinden, die wirtschaftlich in mancher Hinsicht komplementär sind und damit ein grosses Verkehrsgefälle aufweisen.

- (13) Ob wir die Transit-Verpflichtung mit ihrem Mitsprache-Gewicht weiter auf uns nehmen sollen und ausnützen können, hängt nicht allein von uns ab. Wir müssen sie mit den eingangs geschilderten Entwicklungen ausländischer Fernverkehrsnetze konfrontieren, besonders denen für den Personenverkehr. Man darf erwarten, dass auch da Vorleistungen der Schweiz die Planung und die Investitionspolitik von Drittstaaten in unserem Sinn beeinflussen könnten. Sie dürften insofern noch bestimmender wirken, als unser Land seine Ausbauten wohl selbst finanzieren und nicht, wie anscheinend Oesterreich für einen Brennerausbau, deutsche und italienische Beteiligung beanspruchen würde. Wir werden auf diesen Punkt im Rahmen der finanziellen Erwägungen noch zurückkommen (Kapitel VIII).
- (14) Weiter ist eine starke Transitposition deshalb interessant, weil sie uns in der internationalen Tarifpolitik bestimmende Einflüsse verschafft. Ein leistungsfähiges Transitsystem ist für uns insofern sogar notwendig, als fast unser ganzer Aussenhandel auf Transit-Gegenrechte angewiesen ist, von deren Qualität unsere Wettbewerbssituation massgeblich abhängt.
- (15) Ueberdies könnten wir gelegentlich vor die Forderung gestellt werden, unsere kleineren Masse und Gewichte für Lastwagen höheren ausländischen Normen anzupassen. Ihr liesse sich am besten durch initiatives Vorgehen ausweichen, indem wir einen Bahn-Transitkorridor für kombinierten Verkehr (Huckepack) anböten. Auf dieser Achse wären die grössten Masse und Gewichte zugelassen und der Transport müsste für den Verfrachter zu interessanten Bedingungen möglich sein.
- (16) Schliesslich wird sich mit zunehmender Auslastung der leistungsfähigeren Transitachsen ihre anfänglich noch mangelhafte Ertragslage verbessern. Somit sind auch die betriebswirtschaftlichen Aussichten durchaus positiv zu werten (diese Frage wird im Kapitel V eingehender behandelt).

(17) Diesen Gesichtspunkten muss der ökologische gegenübergestellt werden, dem die Wachstumsskepsis entspringt. Auch wenn man von der unwahrscheinlichen Hypothese ausgeht, es liessen sich kurzfristig in ganz Europa die Geburten auf 2,1 Kinder durchschnittlich pro Elternpaar absenken, stiege wegen des Verzögerungseffekts die Gesamtbevölkerung noch während rund zwei Generationen weiter. Damit einher gingen das entsprechende Wachstum der Wirtschaft (Produktion und Konsum) und der Transportnachfrage. In den europäischen Nord-Süd-Südost-Beziehungen werden zudem Entwicklungsgefälle und Ueberfremdungsprobleme immer betonter dazu zwingen, die Arbeitsteilung über die Alpen hinweg zu intensivieren (Gastarbeit statt Gastarbeiter). Das bedingt mehr Transporte von Grundstoffen und Halbfertigwaren. Das Transitvolumen wird also in jedem Falle zunehmen. Eine umweltbewusste Politik muss danach trachten, es dem umweltschonendsten Verkehrsträger zuzuleiten, der Bahn. Gerade die Schweiz hat ein Interesse daran, dafür ihre Bahn-Transitkapazität auszubauen.

(18) Diese allgemeinen Ueberlegungen führen uns dazu, für die Vorfrage folgende Absichtserklärung zu beantragen:

Die Schweiz will ihre Alpentransitkapazität mindestens im Rahmen ihres bisherigen Transitanteils ausbauen.

(19) Auf dieser Prämisse ist im folgenden unser Alpentransit-Konzept aufgebaut, das die Bahn in den Vordergrund stellt, grundsätzlich aber beide grossen Landverkehrsträger betrachtet.

Einbezug von Bahn und Strasse in das Alpentransit-Konzept

(20) Wird die Vorfrage positiv beantwortet, muss der Bundesrat einen weiteren Grundsatzentscheid fällen. Er betrifft die Zuweisung des Transitaufkommens an den dafür geeigneten Verkehrsträger, die Bahn.

(21) Frühere Untersuchungen über bestimmte Verkehrsentwicklungen betrachten stets nur einen isolierten Verkehrsträger (z.B. Nationalstrassenplanung, Bahn-Alpentunnelplanung, Flughafenplanung). Die Beförderungstechnik steht im Vordergrund,

statt die Transportaufgabe, weshalb auch selten die grundlegende Frage diskutiert wird, welcher Verkehrsträger für die Erfüllung einer gegebenen Aufgabe wesensgerecht ist.

- (22) Soll nun ein langfristiges, phasenweises Vorgehen beschlossen werden, für das über Jahrzehnte Milliardenbeträge aufgewendet werden müssen, ist gleichzeitig dafür zu sorgen, dass wegen einer falsch verstandenen Konkurrenzlage kein Verkehrsluxus getrieben wird. Anders als innerhalb des privatwirtschaftlichen Marktes bewirkt im Verhältnis Privatverkehr/öffentlicher Verkehr eine Wettbewerbssituation keineswegs, dass der Transport volkswirtschaftlich optimal erfolgt. Das optimale Verkehrssystem ergibt sich nur durch eine Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, die deren spezifischen Vorteile ausnützt. Für den Fern-Gütertransport ist eindeutig die Bahn das geeignete Mittel. Wichtig ist dabei zu verhindern, dass während des Ausbaus der Bahn der Strassengüterverkehr in den Transit eindringt, (nach durchgehendem Betrieb auf der N2). Andernfalls wiederholte sich die bekannte Entwicklung, dass die wesensgerechte Bahn in der Folge mit Verlusten arbeitet, für die der Steuerzahler aufkommt, weil derselbe Steuerzahler eine Autobahn bezahlt hat, auf der der Lastwagentransit den volkswirtschaftlich interessanten Tourismus behindert.
- (23) Aus diesen Gründen muss das Konzept als flankierende Massnahme einen Grundsatzbeschluss enthalten, der das Abwandern von Ferngüterverkehr auf die Strasse verhindert. Als Mittel bietet sich an, die Bahn-Transitachsen schrittweise von Grenze zu Grenze für den kombinierten Verkehr auszurüsten, so dass die rasche und rationelle Durchfuhr von Lastenzügen und Sattelaufliegern, auch solchen mit den Normen der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, gewährleistet ist. Umgekehrt wird der Lastwagentransit auf der Strasse mit geeigneten Mitteln erschwert.
- (24) Kurz zusammengefasst ergeben sich bei einer klaren Aufgabenkonzentration auf die Bahn folgende Vorteile:
- Der Raumbedarf ist geringer
 - Die Immissionen sind kleiner (inkl. Gefährdung)
 - Der Transport ist wesensgerecht und deshalb wirtschaftlich
- Grössenordnungen: Bahn = 1 Mann für 1000 Tonnen
Lastwagen = 100 Mann für 1000 Tonnen

- Der Bahntransit wirft direkte Erträge ab
- Die Vorteile der Lastwagen für die Haus-Zustellung bleiben dank kombiniertem Transport gewahrt
- Die Strassen bewahren ihre Attraktivität für den touristischen Verkehr.

(25) Aus diesen Erwägungen beantragen wir folgenden Grundsatzbeschluss:

Das Alpen transit-Konzept umfasst Bahn und Strasse. Lastwagentransit wird von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport auf der Bahn zugelassen.

III.

Chronologie der Studien und Diskussionen

- (26) Zur Hebung der Kapazität im alpenüberquerenden Bahntransitverkehr sind verschiedene Vorstudien gemacht worden. Das EVED setzte 1963 eine Kommission ein, mit dem Auftrag, die Nord-Süd-Eisenbahnprojekte unter dem Gesichtspunkt einer gesamtschweizerischen Planung zu prüfen. Die Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" (KEA) bestand aus 25 Mitgliedern (wovon 14 Kantonsvertreter) und einer grösseren Zahl Experten.
- (27) Der Bericht der KEA erschien im September 1971. Folgende Varianten sind geprüft worden:

Projekt	Kapazität in Anzahl Zügen pro Tag	Kosten ohne Bauzinsen und Zufahrten. Preisbasis 1965 in Mio Fr.
Lötschberg-Doppelspur	210	255
Lötschberg-Basis	310	660
Gotthard-West	300	2475
Gotthard-Basis	320	1110
Tödi-Greina	300	2190
Splügen*)	330	2100

*) inkl. Projektstrecke auf ausländischem Gebiet.

- (28) Die KEA empfiehlt den sofortigen Bau der Gotthard-Basislinie, dazu als notwendige Uebergangslösung den Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur.
- (29) Eine im Auftrag des Amtes für Verkehr erstellte Planungsstudie über ein neues transalpines Hochleistungstransportsystem (TRANSAS 1972) befasste sich mit der Frage, welche Linienführungen denkbar wären und wie die Tunnelquerschnitte ausgestaltet werden müssten, damit sie auch für neue technische Entwicklungen verwendbar wären. Die als Ergänzung zum KEA-Bericht gedachte Studie kommt zum Schluss, dass der (nun vorgesehene) erweiterte Tunnelquerschnitt für die Gotthard-Basislinie den notwendigen Entscheidungsspielraum im Hinblick auf neue Transportsysteme bietet, selbst wenn die Linie vorerst konventionell betrieben wird.
- (30) In Anbetracht des sich abzeichnenden Kapazitätsengpasses im Nord-Süd-Verkehr und der relativ langen Bauzeit der Gotthard-Basislinie wurde auch geprüft, ob es zweckmässig wäre, unverzüglich eine neue, vorerst einspurige Bahnlinie Chur - Bellinzona zu bauen. Eine solche Linie (GRITI) liesse sich später vom Misox her zu einer eigentlichen Transitlinie in den Raum Comersee, der sogenannten Splügen-West-Linie, ausbauen. Wegen der veranschlagten Bauzeit von 9 Jahren und einer damals geschätzten Investitionssumme von 750 Mio Franken wurde das Projekt nicht weiter verfolgt. Dieser Entscheid wurde nicht unwesentlich durch die von den SBB genannte Bauzeit von $9\frac{1}{2}$ - $10\frac{1}{2}$ Jahren für eine Gotthard-Basislinie beeinflusst (Geschäftsbericht SBB 1971). Inzwischen rechnen die SBB selbst mit 13 Jahren.
- (31) Entgegen den Empfehlungen der KEA beharren die Ostschweizer Kantone weiterhin auf dem sofortigen Bau einer Ostalpenbahn. Dabei konnte man sich in der Ostschweiz erst im Hinblick auf die Besprechung mit einer Delegation des Bundesrates am 23. März 1972 auf die Splügenvariante einigen. Als Ersatz für die fallengelassene Tödi-Greina-Bahn wird eine wintersichere Strassenverbindung Glarus-Graubünden gefordert.
- (32) Am 6. März 1972 hat der Bundesrat folgende Konzeption beschlossen und das EVED beauftragt, eine entsprechende Botschaft zu verfassen:
- Durchgehender Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur, verbunden mit dem Ausbau von Domodossola und Brig.

- Bau einer Basislinie Erstfeld - Biasca
- Bau einer Ostalpenbahn

(33) Die Ostalpenbahn wurde nur unter der Voraussetzung einbezogen, dass sie wirtschaftlich und verkehrsmässig notwendig ist, und das Ausland die Zubringerlinien erstellt.

Folgende Ueberlegungen führten zu diesem Beschluss:

- (34) - Die Empfehlungen der KEA für den sofortigen Beginn einer ersten Etappe am Gotthard scheinen stichhaltig.
- (35) - Der Bau einer Splügenbahn vor der Gotthard-Basislinie kann nicht in Frage kommen. Ein für diese Linie notwendiger Staatsvertrag mit Italien und der Bau langer Zufahrtswege würden die Inbetriebnahme zu weit hinausschieben. Zudem ist Deutschland heute nicht bereit, den zusätzlichen Güterverkehr über einen andern Grenzbahnhof als Basel zu leiten. Für eine Splügenbahn müssten zuerst die notwendigen Detailpläne inkl. Sondierbohrungen erstellt werden.
- (36) - Um die Jahrtausendwende wird die Kapazität der Lötschberg-Doppelspur und der Gotthard-Basislinie voraussichtlich voll ausgenützt sein. Wenn zu diesem Zeitpunkt eine Ostalpenbahn zur Verfügung stehen soll, müssten die Bauarbeiten etwa um 1985 beginnen. Die Vorarbeiten (Projektierung, Verhandlungen mit Italien etc.) wären demnach schon in den nächsten Jahren in Angriff zu nehmen. Verschiedene Verbesserungen an den SBB-Zufahrten von Norden bis Chur können bereits heute begonnen werden, da sie auch dem Binnenverkehr dienen.
- (37) - Die Tatsache, dass auf lange Sicht sowohl eine Gotthard-Basislinie als auch eine Ostalpenbahn nötig werden könnten, bedingt zwangsläufig den Ausschluss der Tödi-Greina-Variante. Diese benützt im Norden die gleichen Zufahrtswege wie eine Ostalpenbahn und mündet im Süden in die Gotthardbahn. Somit würde die Tödi-Greina-Bahn zwei unabhängige Alpentransversalen (ohne Lötschberg) praktisch verunmöglichen.
- (38) Auf Grund der bundesrätlichen Konzeption vom 6. März 1972 fanden eine Anzahl politischer Vorgespräche statt.

- (39) Am 23. März 1972 eröffnete die Delegation des Bundesrates für Verkehrspolitik den Vertretern der Ostschweizer Kantone das Konzept des Bundesrates. Diese erklärten ihr grundsätzliches Einverständnis, vorausgesetzt, dass die Konzeption dem Parlament in seiner Gesamtheit unterbreitet werde. Zusätzlich wurde die Aufnahme einer wintersicheren Strassenverbindung Glarus - Bündner Oberland als Ersatz für die Tödi-Greina-Bahn gewünscht.
- (40) In einer Eingabe an den Bundesrat vom 12. April 1972 teilten die Ostschweizer Kantone dann allerdings mit, dass sie dem Konzept des Bundesrates nur unter folgenden Bedingungen zustimmten:
- (41) - Baubeschluss der Ostalpenbahn gleichzeitig mit dem der Lötschberg-Doppelspur und der Gotthard-Basislinie;
- (42) - Festlegung der Linienführung Chur - Bellinzona mit möglicher Weiterführung nach Italien ab Soazza (Splügen-West);
- (43) - Vollendung der Linie Chur - Bellinzona innerhalb 8 Jahren nach Baubeschluss;
- (44) - Sofortige Aufnahme der Verhandlungen mit Deutschland und Italien, damit möglichst rasch ein Staatsvertrag über die Splügenbahn abgeschlossen werden könne;
- (45) - Bau der wintersicheren Strassenverbindung Glarus - Bündner Oberland innerhalb 8 Jahren nach dem Baubeschluss.
- (46) Am 11. Oktober 1972 intervenierten die Ostschweizer Kantone erneut und verlangten insbesondere:
- (47) - Unverzögliche Auftragserteilung für die Detailprojektierung und allfällige Sondierbohrungen, eventuell Beginn des Leitstollens für das Splügen-West-Projekt Thusis - Bellinzona, resp. Chiavenna;
- (48) - Schaffung einer Förderungs- und Stabsstelle;
- (49) - Abklärung und Förderung der Studienarbeiten für eine Strassenverbindung Glarus - Graubünden.

- (50) Auf diese beiden Eingaben hat der Bundesrat, vor allem auch im Hinblick auf den bevorstehenden Grundsatzentscheid, noch nicht geantwortet.
- (51) Am 29. August 1972 orientierte die Delegation des Bundesrates für Verkehrspolitik das Gotthardkomitee (Interessengemeinschaft der 12 vorwiegend auf den Gotthard orientierten Kantone) über die Konzeption vom 6. März 1972. Das Komitee ist mit den Absichten des Bundesrates einverstanden, betont aber die Priorität der Gotthard-Basislinie und tritt für einen raschen Baubeginn ein.
- (52) Am 20. November 1972 ist auch eine Vertretung des Kantons Bern von der gleichen Delegation des Bundesrates orientiert worden. Dabei wurde hervorgehoben, dass der Bund in Anbetracht der finanziellen und politischen Situation nicht gleichzeitig die BLS-Gruppe übernehmen und die Lötschbergbahn auf Doppelspur ausbauen könnte. Die Vertreter des Kantons Bern erklärten sich bereit, die Uebernahmefrage bis nach der Fertigstellung der Doppelspur hinauszuschieben.
- (53) Parallel zu den innenpolitischen Diskussionen fanden internationale Kontakte statt.
- (54) Bereits die KEA nahm mit den Verkehrsministerien von Deutschland und Italien Kontakte auf. Von beiden Seiten wurde bestätigt, dass man zuerst die bestehenden Zufahrten auszubauen gedenke, bevor neue erwogen werden.
- (55) Im August 1971 wurden die Aussenminister der Bundesrepublik Deutschland (BRD) und Italiens mit einem Aide-mémoire gebeten, uns die Meinung ihrer Regierungen in bezug auf die Alpenbahnfrage mitzuteilen, wobei ihnen eine Arbeitshypothese unterbreitet wurde, die dem späteren Konzept vom 6. März 1972 entspricht. Die BRD bestätigte ihre frühere Stellungnahme, wogegen von Italien noch keine Antwort eingetroffen ist.
- (56) Am 3. Juli 1972 erläuterte der Vorsteher des EVED dem damaligen Verkehrsminister der BRD (Leber) in München das Konzept des Bundesrates, Minister Leber betonte erneut sein Interesse am sofortigen Bau der Gotthard-Basislinie. Ein ähnliches Treffen mit dem italienischen Verkehrsminister ist noch nicht zustande gekommen.

(57) Seit langem bestehen Pläne zum Ausbau der Brennereisenbahn. In den letzten Jahren war es allerdings um diese Linie eher still. Aber Ende Januar 1973 fand in Verona eine Tagung statt, an der die am Brenner interessierten Bundesländer, Provinzen und Städte vertreten waren. Hier kam der Wille zum raschen Ausbau dieser Linie zum Ausdruck. Splügen und Brenner würden sich direkt konkurrenzieren.

IV.

Konzept vom 6. März 1972 als Grundlage

(58) Aus dem Fächer der Studien und Diskussionen ist das erwähnte Konzept vom 5. März 1972 des Bundesrates als tragfähigste und zweckmässige Lösung hervorgegangen. Auf ihm soll in der Folge der Entscheid aufgebaut werden. Es umreisst eine langfristige Politik, die von bestimmten Entwicklungen abhängig gemacht wird, und seine Elemente umfassen einerseits den Ausbau des Bestehenden, andererseits neue Nord-Südachsen, beginnend mit dem Gotthard-Basistunnel, später auszubauen in ein Vierspursystem Arth-Goldau - Monte Ceneri und schliesslich zu ergänzen durch eine zweite, neue Linie im Osten des Landes.

Das Konzept erhält folgende zwei Phasen:

(59) 1. Phase

Sofortiger Bau der Doppelspur am Lötschberg
Sofortiger Bau des Gotthard-Basistunnels.

(60) 2. Phase

Bau einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur, sobald die internationalen volkswirtschaftlichen und raumordnerischen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

(61) Es umfasst einen Zeitraum bis um die Jahrhundertwende und seine Verwirklichung wäre an die Voraussetzungen geknüpft, dass

(62) 1. die langfristige Prognose der Transitentwicklung bewusst als Investitions-Zielsetzung übernommen wird;

(63) 2. die Prognose sich verwirklicht;

(64) 3. der Transit sich mindestens gesamtwirtschaftlich positiv auswirkt.

(65) Das Dreier-Programm wurde dann auf Drängen der Ostschweizer Kantone noch um einen vierten Punkt erweitert:

- Bau einer wintersicheren Verbindung Glarus - Graubünden.

(66) Dabei wurde nach den Ueberlegungen der Kantonsvertreter an eine Strasse gedacht. Diese Frage müsste jedoch noch näher untersucht werden. Eine rollende Strasse hätte folgende Vorteile:

- billigerer Tunnelbau
- keine künstliche Belüftung
- keine Beleuchtung
- grosse Kapazität
- Verbundbetrieb mit bestehender Bahnunternehmung möglich (falls eine Basislinienführung gewählt wird).

V.

Betriebs- und gesamtwirtschaftliche Rentabilität

(67) Bis heute ist der Transitverkehr das eigentliche finanzielle Rückgrat der SBB und der BLS. Nur weil er stark zunahm, ist es den SBB gelungen, ein grösseres Defizit zu vermeiden, und kann die BLS sogar Dividenden bezahlen.

(68) Das Bestreben der beiden Unternehmungen, ihre beinahe ausgeschöpften Kapazitäten zu vergrössern, ist deshalb verständlich. Noch in unserem Antrag vom 17. Februar 1972 haben wir, gestützt auf die Berechnungen der KEA, geschrieben: "Wirtschaftlichkeitsstudien haben ergeben, dass sowohl die Gotthard-Basislinie als auch die Lötschberg-Doppelspur einige Jahre nach Inbetriebnahme selbsttragend sein können."

(69) In der Zwischenzeit sind nun aber detaillierte Kostenrechnungen erstellt worden. Dabei zeigte es sich, dass eine über das Ausmass der Inflation weit hinausgehende Kostensteigerung eingetreten war. Für den Doppelspurbau am Lötschberg ist voraussichtlich mit Kosten von über 500 statt 230 Mio Franken zu rechnen und für die Gotthard-Basislinie mit 2,8 statt 1,1 Mia Franken (ohne Zufahrtslinien im Betrage von 1 Mia Franken).

- (70) Neueste Berechnungen der SBB ergeben deshalb, dass bei der Gotthard-Basislinie das investierte Kapital praktisch erst bei annähernder Ausschöpfung der Kapazität marktgerecht verzinst werden könnte (ohne Berücksichtigung der Bauzinsen).
- (71) Angesichts dieser grundlegend veränderten Aspekte klärten wir deshalb ab, ob trotz allfälliger betriebswirtschaftlicher Verluste der Transitverkehr für die Schweiz gesamtwirtschaftliche Vorteile bringen könnte, die den Bau der neuen Linien rechtfertigen. Grundsätzlich ist der Transitverkehr für die Schweiz nutzlos, wenn er nicht wenigstens gesamtwirtschaftlich rentiert; wir hätten nur zusätzliche Immissionen zu erdulden. Zudem war zu untersuchen, ob die Lötschbergbahn trotz der hohen Kosten voll oder allenfalls bloss teilweise auszubauen sei.
- (72) Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Transits kann nicht quantitativ berechnet werden. Angesichts der Internationalität des Transits liegen die positiven Kriterien der Gesamtwirtschaftlichkeit vorwiegend auf der internationalen Ebene. Es sind die Momente der Vorleistungen, des europäischen Gewichts, des Transit-Gegenrechts usw., die wir bei den Grundsatzentscheiden im Kapitel II bereits diskutiert haben. Es bleibt der politischen Abwägung vorbehalten, diese Kriterien zu gewichten und den Nachteilen gegenüberzustellen, die uns der Transit verursacht, nämlich vorübergehende Kostenunterdeckung, Raumbedarf, Immissionen. Positiv muss nicht zuletzt auch gewertet werden, dass es uns nach allgemeinen internationalen Grundsätzen gar nicht freisteht, ob wir Transit tolerieren wollen oder nicht. Stellen wir keine wesensgerechten Mittel zur Verfügung, wird der Transit in weit störenderer Form durch unser Land sickern. Was wir also rechtlich nicht verhindern können, lenken wir besser aktiv in die von uns gewünschten Bahnen. Im ganzen gesehen beurteilen wir demnach die Gesamtwirtschaftlichkeit positiv, und zwar ausgesprochen wegen der Stärkung unserer internationalen Positionen.
- (73) Mit der Prüfung der kostenbezogenen Fragen haben wir die Firma Basler + Hofmann, Ingenieure und Planer in Zürich, beauftragt. Das Resultat ist im Bericht vom Februar 1973 festgehalten (B + H Studie, s. Beilage 5).
- (74) Zur Abklärung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität der Gotthard-Basislinie wurden die direkten Nutzen und Kosten dieser Anlage aktualisiert. Auf eine Berücksichtigung der indirekten Nutzen und Kosten (wie Zeitgewinn, Unfälle, Immis-

sionen usw.) - wie dies für eine klassische Kosten-Nutzen-Analyse notwendig wäre - haben wir in Anbetracht des grossen Zeitbedarfs verzichten müssen.

- (75) Es zeigt sich, dass die Gotthard-Basislinie bei mittlerer Verkehrszunahme ohne Berücksichtigung der Teuerung beim Bau und Betrieb der Anlage über die ganze Nutzungsdauer betrachtet eine reale Kapitalverzinsung von etwas über 4 % ermöglichen dürfte. Dabei sind die Abschreibungen in den Kosten enthalten. Da dieser Satz unter dem Kapitalmarktzins liegt, ist die Investition betriebswirtschaftlich nicht rentabel. Diese Berechnung basiert indessen auf einer vorsichtig geschätzten Verkehrsentwicklung. Die Prognosen enthalten insbesondere noch keine Verkehrszunahme wegen des zu fördernden Huckepack-Verkehrs, die eine wesentlich raschere Kapazitätsausnützung bewirken würde. Nimmt der Verkehr stärker zu als angenommen, würde sich die Rendite des investierten Kapitals erhöhen und über den Kapitalmarktzins zu liegen kommen. Allerdings lassen sich Aussagen für eine Periode über das Jahr 2000 hinaus kaum mehr quantifizieren.
- (76) Würde die Teuerung der Baukosten und der zukünftigen Betriebskosten und -erträge in die Berechnungen einbezogen, so ergäbe sich schon für die ersten 10 - 15 Betriebsjahre eine Verbesserung des finanziellen Ergebnisses, indem beispielsweise bei Annahme einer Teuerung von jährlich 4 % die reale Rendite auf 7,5 % ansteigen und damit den heutigen Kapitalmarktzins übertreffen würde (s. Fig. 3, Seite 22 der B + H - Studie, Beilage 5).
- (77) Die Studie kommt weiter zum Schluss, dass auf den Bau der durchgehenden Doppelspur am Lötschberg nicht verzichtet werden sollte. Dies ergibt sich aus dem viel günstigeren Verhältnis der Investitionen zur Kapazitätserhöhung am Lötschberg als für die Gotthard-Basislinie. Auch eine nur teilweise Realisierung der Doppelspur am Lötschberg sollte aus den gleichen Gründen nicht ins Auge gefasst werden (Seite 42/43 oder B + H Studie, Beilage 5).
- (78) Schliesslich darf als wahrscheinlich angenommen werden, dass eine Verschiebung des Baubeginns der Gotthard-Basislinie um höchstens 8 Jahre keinen entscheidenden Einfluss auf die Rentabilität hätte (Seite 26 der B + H Studie, Beilage 5). Die Probleme liegen also ausgesprochen bei den mangelnden Kapazitäten.

VI.

Die möglichen Transitkonzepte

- (79) Jedes Transitkonzept besteht aus zwei Gruppen von Massnahmen, die sich grundsätzlich voneinander unterscheiden.
- (80) - Massnahmen baulicher Natur: Ausbau oder Neubau von Eisenbahnlinien oder Strassen.
- (81) - Massnahmen organisatorischer und gesetzgeberischer Natur zur Lenkung des Verkehrs auf den vorteilhaftesten Verkehrsträger oder die günstigste Achse. Vermeidung von Verkehrsluxus. In Anbetracht der prekären Finanzlage des Bundes kommt diesen Massnahmen in Zukunft erhöhte Bedeutung zu.

Massnahmen baulicher Natur

- (82) In der B + H Studie sind 8 verschiedene Varianten einer Transitkonzeption zusammengestellt (Fig. 8 Seite 38, Beilage 5). Da sich diese Varianten in bezug auf Ausbaukapazität, Standort und Zeitpunkt der Ausführung unterscheiden, spricht man von Ausbau-Strategien.
- (83) Es wäre nicht zweckmässig, dem Entscheidungsträger - Bundesrat/Parlament - 8 verschiedene Strategien zu unterbreiten. Deshalb hat bereits auf Sachbearbeiter-ebene eine Vorelimination stattgefunden. In einer ersten Stufe wurden die beiden Extremvarianten ausgeschieden, weil sie die Hauptziele Kapazitätssteigerung und Wirtschaftlichkeit zu wenig gut erfüllen.
- (84) Anschliessend wurden je zwei unter sich ähnliche Varianten gegeneinander abgewogen und jeweils diejenige ausgeschieden, die der andern in allen Aspekten unterlegen ist.
- (85) Auf diese Weise verblieben noch vier Varianten, die - von der Sache her betrachtet - alle möglich und sinnvoll sind. Ihre Gewichtung hat nun vor allem noch auf Grund allgemein innen- und aussenpolitischer, verkehrspolitischer und konkunkturpolitischer Kriterien zu erfolgen.*}

*) Numerierung der Varianten nach B + H Bericht (s. Beilage 5)

- (86) 1. Alternative, die einen sofortigen Entscheid über den Bau einer Basislinie erfordert: (Sofort-Alternative)
- (87) Variante 2.1 Lötschberg-Doppelspur und Gotthard-Basislinie sollen nach dem Entscheid des Parlamentes im technisch frühest möglichen Zeitpunkt realisiert werden.
- (88) Variante 2.2 Sofortiger Ausbau der Lötschberg-Strecke auf Doppelspur. Sofortiger Beschluss zur Realisierung der Gotthard-Basislinie, aber Baubeginn in spätestens 6 Jahren.
- (89) 2. Alternative, die den Entscheid über den Bau einer Basislinie hinausschiebt: (Aufschub-Alternative)
- (90) Variante 4.1 Sofortiger Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur, Eventueller Beschluss über die Realisierung der Gotthard-Basislinie in max. 6 Jahren. Wenn Weiterausbau, dann Gotthard-Basis.
- (91) Variante 4.2 Sofortiger Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur. Entscheid in max. 6 Jahren, ob überhaupt eine Basislinie gebaut wird, so dass der Baubeginn je nach Entscheid bei einer Gotthard-Basislinie in spätestens 6 Jahren oder bei einer Ostalpenbahn in spätestens 9 Jahren erfolgen könnte.

Massnahmen organisatorischer und gesetzgeberischer Natur

- (92) Zu jeder der vier genannten Ausbaustrategien sind flankierende Steuerungsmassnahmen notwendig:
- (93) 1. Wenn die Investitionen für die baulichen Massnahmen sinnvoll sein sollen, muss dafür gesorgt werden, dass eine massive Zunahme des Gütertransitverkehrs auf der Strasse verhindert wird. Die Bahn muss nach dem Bau einer Basislinie in die Lage versetzt werden, Lastwagen rasch, wirtschaftlich und für den Verfrachter vorteilhaft durch die Schweiz zu befördern. Daneben darf der Strassentransit mit Lastwagen auf keinen Fall durch eine allfällige Erhöhung der zulässigen Masse und Gewichte erleichtert werden. Auch die Erhebung von Transitgebühren wäre zu erwägen.

- (94) 2. Internationale koordinierende Absprachen mit den Nachbarländern über die Gesamtprognose des Nord-Süd-Verkehrs und seine Bewältigung, über den Ausbau der Zufahrtslinien, über Leitwege, Tarife usw. Ein rascher und eindeutiger Entscheid der Schweiz über das Alpentransitkonzept trüge in diesem Sinne dazu bei, internationale Ueberkapazitäten zu verhindern.
- (95) 3. Aufbau einer Arbeitsgruppe Bund/Ostschweizer Kantone zur langfristigen Beurteilung der Ostalpenbahnfrage.
- (96) 4. Studien über die Verbindung Glarus - Vorderrhein. Strassentunnel oder rollende Strasse.

VII.

Diskussion der beiden Alternativen

- (97) Die beiden Alternativen, "Sofortalternative" 2.1/2.2 einerseits und "Aufschubalternative" 4.1/4.2 andererseits, sind nur scheinbar ähnlich. Ob der Bundesrat eine Variante der Sofortalternative oder der Aufschubalternative wählt, ist sowohl innenpolitisch als auch aussenpolitisch ausserordentlich bedeutsam. Dabei muss man sich stets vor Augen halten, dass beide Alternativen nur erste Etappen eines langfristigen Programms sind, das nach den internationalen, wirtschaftlichen und raumordnerischen Erfordernissen fortzusetzen wäre, nach heutiger Beurteilung im Sinne des Konzepts vom 6. März 1972.
- (98) Mit der Sofortalternative wird nach jahrelangem Hin und Her die verkehrspolitische Diskussion abgeschlossen. Der Entscheid über die Linienführung der uns beschäftigenden ersten Etappe ist gefallen. Offen bleibt die Konjunkturpolitik, also die kurzfristige Verschiebung des Baus aus nicht verkehrspolitischen Gründen.
- (99) Die Aufschubalternative lässt den endlosen verkehrspolitischen Diskussionen der verschiedenen Landesteile für weitere Jahre freies Spiel. Auch bei der Variante 4.1 dürfte bis zuletzt umstritten bleiben, ob nicht doch eine andere Linien-

führung besser wäre, ungeachtet des Grundsatzentscheides. Damit sind zu grosse regionale Hoffnungen verknüpft.

- (100) Falls der Bundesrat gewillt ist, die Prämisse "Erhaltung des traditionellen Transitanteils der Schweiz" zu übernehmen, wird ein verkehrspolitischer Grundsatzentscheid notwendig.
- (101) Das Problem der Alpentransversalen wurde nun gegen zehn Jahre lang von Experten untersucht. Es ist materiell abgeklärt. Von dieser Seite ist nichts mehr zu erhoffen. Warten auf neue Techniken im Tunnel- oder Bahnbau hiesse nichts anderes, als Verzicht auf zusätzliche Transitkapazität bis nach der Jahrtausendwende. Das wäre aus internationaler politischer Sicht nicht zu verantworten.
- (102) Auch innenpolitisch ist eine Beruhigung der verkehrspolitischen Szene angebracht. Nachdem der Bundesrat schon beim Konzept vom 6. März 1972 klar die Staffelung der Bauten nach wirtschaftlicher Notwendigkeit herausgestrichen hat, muss jetzt die erste Etappe freigegeben werden. Sie kann unseres Erachtens nicht die Splügenlinie betreffen, falls innert gewünschter Frist Zusatzkapazität bereitstehen soll. Die Splügenachse hängt heute international noch völlig in der Luft. Nicht nur betonen die Nachbarländer im Norden und Süden, dass sie vorerst den Vollausbau der traditionellen Achsen wünschen, d.h. Basel-Lötschberg-Simplon und Basel-Gotthard. Wegen des heftigen internen Achsenstreits sind auch die Befürworter des Brennerausbaus erwacht. Ungleich der Gotthardlinie schüfe die Splügenachse eine klare Konkurrenzsituation zum Brenner-Einzugsgebiet. Bereits sind einige technisch ernstzunehmende Brenner-Basistunnel-Varianten in Diskussion, Ferner soll an einer Konferenz im Dezember 1972 in Florenz beschlossen worden sein, die Kosten zu teilen im Verhältnis 50 % Italien, 10 % Oesterreich und 40 % Bundesrepublik.
- (103) Für die italienischen Staatsbahnen wäre die Brennerlinie weit interessanter, weil sie ihr höhere Frachtanteile bringt. Denselben Vorteil hat die Mont-Cenis-Linie. Es sind denn auch Anzeichen festzustellen, dass diese beiden Zufahrten bevorzugt werden. Für den Ausbau des Rangierbahnhofs Turin sind neu gegen 200 Mio SFr. vorgesehen, mehr als für Domodossola.

gebiet ein wichtiger Infrastrukturbeitrag. Strukturpolitisch bietet sie bedeutend mehr als eine Transitachse, da die Prioritäten auf das Berggebiet abgestimmt werden könnten. Dieselben Ueberlegungen gelten für eine Verbindung Glarus - Vorderrhein.

- (112) Wenn es überdies gelänge, die Ostschweiz zu überzeugen, dass die künftige regionalpolitische Hilfe des Bundes nicht mit dem Transitproblem steht oder fällt, liessen sich sogar noch sinnvollere Entwicklungsprojekte denken, als parallel zur Nationalstrasse am San Bernardino eine Bahn zu bauen, die vorab als Binnenrochade der SBB einige Bedeutung haben könnte. Wir erwähnen nur etwa die direktere Erschliessung des Unterengadins und Münstertals. Mit einer Lösung der regionalpolitischen Ziele aus der Transitpolitik könnte der Bund viel an verlorener Handlungsfreiheit zurückgewinnen und den Kantonen besser helfen.
- (113) Gestützt auf diese Ueberlegungen, und auch wegen unnützer Ueberkapazitäten und den knappen Mitteln des Bundes, beantragen wir, entgegen dem Wunsch der Ostschweizer, eine Ostalpenbahn als Bauwerk der zweiten Phase vorzusehen. Der Grundsatz, bei Bedarf eine weitere Achse im Osten zu bauen, würde nur in der Botschaft festgehalten und nicht im Bundesbeschluss. Wir weisen besonders darauf hin, weil dieser Punkt politisch ausserordentlich heikel ist. Dabei darf auch darauf hingewiesen werden, dass der Bund als zusätzliche Leistung für Graubünden bereits das Investitionsprogramm der RhB wesentlich beschleunigt und den Beitragssatz von 70 auf 85 % erhöht hat.
- (114) Schliesslich ist noch ein Moment zu beachten, das nur mittelbar mit der Alpentunnelfrage zusammenhängt und das Verhältnis der Sachbearbeiter und Experten zu den politischen Entscheidungsträgern betrifft. Wenn eine Sachbearbeitung beendet ist, muss politisch entschieden werden, ob den Experten gefolgt und was nun getan wird. Bleibt dieser Entscheid aus und wird das Problem zu weiterer Bearbeitung den Experten zurückgegeben, entsteht mit der Zeit fast notgedrungen eine Expertenwirtschaft, in der nur untersucht und nie entschieden wird. Sie entwickelt sich insofern zu einer Art Nebenregierung, als dann schliesslich mit dem Druck des Sachzwangs den Politikern gar keine Handlungsfreiheit mehr bleibt. Dass daraus Diskussionen der Glaubwürdigkeit entstehen können, braucht kaum näher begründet zu werden.

VIII.

Allgemeine finanzpolitische Aspekte

- (115) Nachdem auch unser Land über zehn Jahre lang in der Stimmung des "Alles-Ueberall" gelebt hat, verschaffen uns nun die knapper werdenden Mittel eine Chance, die schwierige Prioritätensetzung mit mehr Aussicht auf Erfolg anzugehen. Der Bund muss nicht nur im Gesamtbereich seiner Aufgaben Erstrangiges von weniger Dringlichem trennen; er muss auch dafür sorgen, dass die der einzelnen Aufgabe zugeteilten Mittel optimal verwendet werden. Im Verkehrswesen heisst das, auf den Luxus zu verzichten, unter den einzelnen Verkehrsträgern zu Lasten der öffentlichen Hand eine Konkurrenzsituation zu schaffen. Diesem Ziel dient unser konkreter Antrag, die Mittelzuteilung für den Gütertransit bewusst einzig auf den wesensgerechten Verkehrsträger Bahn auszurichten und durch entsprechende flankierende Massnahmen die Gütertransit-Entwicklung auf der Strasse zu verhindern. Nur so ist ein Optimum zu erzielen. In dieser strengen Zweckbestimmung und in Anbetracht ihrer langen Lebensdauer muss und kann die Investition von rund 5 Mia (nach heutigen Preisen) für eine erste Phase des schweizerischen Beitrages an die europäische Nord-Süd-Achse aufgebracht und verantwortet werden.
- (116) Die Frage, ob über eine finanzielle Mitbeteiligung des Auslandes verhandelt werden sollte, wurde bereits kurz gestreift. Sie wäre für unser Land kein Novum. Verschiedene wichtige Strecken sind mit ausländischer Beteiligung gebaut worden (z.B. Gotthard, Grenchenbergtunnel, BLS). Auch für einen Brenner-Basistunnel soll, wie erwähnt, eine internationale Finanzierung erwogen werden. Wir möchten dennoch davon abraten. Die Verhältnisse haben sich geändert. Dass Oesterreich angesichts der kurzen Tarifstrecke für die ÖBB zögern könnte, die auf seinem Territorium sehr aufwendigen Brennerbauten allein zu finanzieren, wäre verständlich. Für die Schweiz wäre ein solches Vorgehen nicht tunlich. Vom Gesichtspunkt unserer finanziellen Kapazität aus besteht trotz wachsenden Schwierigkeiten kein Unvermögen für die Eigenfinanzierung. Es geht eher darum, die Schwierigkeiten der allgemeinen Mittelzuteilung zu meistern. Wie bei der Nationalstrasse N2, die denselben Transit-Charakter hat, muss auch bei der Bahn die eigene Finanzierung vorgezogen werden (bei Bahn und Strasse tragen die ausländischen Benützer über Frachten und Zölle bei). Ungleich etwa der Brenner- oder der Mont Cenis-Linie haben unsere Transitachsen Gotthard und Lötschberg auch bedeutende binnenwirtschaftliche Aufgaben, deren Erfüllung sich schwerlich mit

ausländischer Beteiligung vereinbaren liesse, wäre diese doch mit eindeutigen Prioritätsförderungen für den Transit verbunden. Wir müssen deshalb die Verfügungsgewalt ganz in eigener Hand behalten. Wesentlich ist auch, dass eine ausländische Finanzierung konjunkturpolitisch nachteilig wäre, weil sie die Geldsumme unseres Landes noch vergrösserte.

- (117) Ferner geht es bei der Gotthard-Basislinie um ein Projekt, das nur wegen des technisch bedingten grossen Kapazitätswachses anfänglich nicht kostendeckend sein wird. Längerfristig ist damit zu rechnen, dass sich auch die ausgebaute Transitachse für Bund und SBB erfolgreich entwickelt.
- (118) Einer ausländischen Mitfinanzierung widerspräche schliesslich auch unsere Politik seit dem Zweiten Weltkrieg, mit namhaften Mitteln beizutragen, die ausländischen Zufahrten nach der Schweiz zu verbessern. So erhielten ausländische Bahnen gesamthaft 645 Mio Franken Darlehen und wurden für die Verbesserung der Rheinwasserstrasse nördlich von Basel 63 Mio Franken geliehen, die später in einen à fonds perdu-Beitrag umgewandelt werden sollen. Schliesslich standen SBB und BLS im Auftrag des VED in Vorverhandlungen mit den italienischen Staatsbahnen, um die Möglichkeit eines schweizerischen Darlehens für den Ausbau von Domodossola und der südlichen Zufahrten zu prüfen (Einzelheiten über bisherige schweizerisch-ausländische Finanzhilfen im Verkehrswesen siehe Beilage 6).

IX.

Konjunkturelle Aspekte

- (119) Bei der Beurteilung der verschiedenen Ausbaustrategien werden die konjunkturellen Aspekte stark ins Gewicht fallen.
- (120) Die notwendigen Mittel für den vorgesehenen Bahnbau sind, wie weiter unten dargelegt wird, zum grössten Teil vom Bund aufzubringen. Es handelt sich um folgende Beträge auf Preisbasis Januar 1972:

Lötschberg-Doppelspur		507 Mio Franken
Zufahrten zum Lötschberg	rund	400 Mio Franken
Gotthard-Basislinie	rund	2'800 Mio Franken
Zufahrten zum Gotthard	rund	1'000 Mio Franken

- (121) Nach neuster Information gedenkt Italien, den Ausbau des Bahnhofs Domodossola (140 Mio SFr.) selbst zu finanzieren.
- (122) Da sich diese Summen über relativ grosse Zeiträume verteilen (Lötschberg-Doppelspur 8 Jahre, Gotthard-Basislinie mindestens 13 Jahre, Gotthard-Zufahrten zum grössten Teil erst nach Inbetriebnahme der Gotthard-Basislinie je nach Verkehrsentwicklung) sollten die Mittel bereitgestellt werden können.
- (123) Die Belastung des Baugewerbes dürfte bei der Lötschberg-Doppelspur nicht sehr stark ins Gewicht fallen. Von den 507 Mio Franken entfallen nur ca. 250 Mio auf den Tiefbau und 34 Mio auf Hochbauten.
- (124) Hingegen würde der Bau der Gotthard-Basislinie vor allem den Tunnelbausektor stark belasten. Hier könnte eine Konkurrenzierung der Autobahnbaustellen Gotthard- und Seelisbergtunnel erfolgen, wenn es nicht gelänge, in grösserem Umfang ausländische Unternehmer mit eigenem Personal heranzuziehen. Eine Verschiebung des Baubeginns an der Gotthard-Basislinie bis gegen Abschluss der erwähnten Arbeiten an der N2 dürfte wohl die konjunkturelle Lage entschärfen, gleichzeitig aber auch gravierende Kapazitätsprobleme im internationalen Gütertransport hervorrufen. Hier entsteht unter Umständen ein heikler Konflikt zwischen konjunkturellen und internationalen Engpässen.
- (125) Auch in bezug auf die allgemeine Situation am Arbeitsmarkt ist der Bau der Lötschberg-Doppelspur zu bewältigen. Es darf angenommen werden, dass die Bau-firmen, welche die Arbeiten durchführen, mit ihrem heutigen Bestand an Beschäftigten auskommen werden.
- (126) Der Bau der Gotthard-Basislinie stellt dagegen schwierige Rekrutierungsprobleme. Die SBB rechnen mit einem Bedarf zwischen 400 und 2000 Jahresaufenthaltern, teils mit Familien. Mit dem Bau an der Gotthard-Basislinie könnte nur begonnen werden, wenn das Arbeitskräfteproblem befriedigend gelöst ist, was bedingt, dass

der Bundesrat ein Zusatzkontingent ausländischer Jahresaufenthalter bewilligt. Es liesse sich am besten mit der allgemeinen Fremdarbeiterpolitik vereinbaren, wenn möglichst darauf hingearbeitet würde, ausländische Firmen zu beauftragen, die den Mitarbeiterstab nur für die Dauer des Baus in die Schweiz mitbrächten. Das entspräche auch dem internationalen Zweck des Werks. Nach jüngsten Erfahrungen mit Grossbaustellen im Gebirge werden künftig an die soziale, kulturelle und sanitäre Infrastruktur ganz andere Ansprüche gestellt. Hier, weniger in der Technik, liegen die modernen Schwierigkeiten. Diese Baudörfer könnten später touristischen Zwecken zugeführt werden.

- (127) Auch wenn auf Grund der konjunkturellen Situation der Baubeginn an der Gotthard-Basislinie hinausgeschoben werden sollte, wäre zur dringend notwendigen geologischen Detailabklärung der Seitenstollen unverzüglich zu beginnen. Dieses Vorgehen vermittelte ausschlaggebende Daten für den Bau des Haupttunnels, der dann später wesentlich rascher und mit kleinerem Risiko, also wirtschaftlicher vorgetrieben werden könnte.

X.

Finanzierung

- (128) Es ist den Unternehmungen BLS und SBB nicht möglich, die Doppelspur am Lötschberg und die Gotthard-Basislinie ohne Beteiligung des Bundes zu finanzieren. Dies kann ihnen auch kaum zugemutet werden, weil erst die nächste Generation die neu geschaffene Kapazität voll nutzen können.
- (129) Bei der BLS wird es darum gehen, dafür zu sorgen, dass die heutigen Aktionäre wegen des Baus der Doppelspur als nationaler Aufgabe weder besser noch schlechter gestellt werden. Die BLS war ursprünglich der Ansicht, dass der Bund die notwendigen 507 Mio Franken in Form von Aktienkapital (20 Mio Franken), à fonds perdu-Beiträgen und unverzinslich, teils variabel verzinslichen Darlehen zur Verfügung stellen sollte.
- (130) In Anbetracht der von der BLS prognostizierten guten Rendite der Doppelspur kann eine solche Finanzierung nicht in Frage kommen. Es scheint uns angemessen,

wenn der Bund der BLS etwa die Hälfte der notwendigen Summe in Form von Aktien, den Rest als fest verzinsliche Darlehen zur Verfügung stellt, wobei sich die BLS vorweg im Rahmen ihres unternehmerischen Interesses zu beteiligen hätte. Der Bund verfügte mit dieser Lösung zukünftig über die Mehrheit des Aktienkapitals, was im Hinblick auf die betont nationale Rolle, die der BLS im Transitverkehr zukommen wird, und das Gewicht, das der Bund für seine Investitionen beanspruchen muss, notwendig und gerechtfertigt erscheint. Das Beteiligungsverhältnis hat andererseits auch eine politische Komponente, die mit zu berücksichtigen sein wird.

(131) Beim Bau der Doppelspur wäre (nach Angaben der BLS) etwa mit folgendem Mittelausatz (Preisbasis 1972) zu rechnen:

1. Baujahr	30 Mio Franken	5. Baujahr	75 Mio Franken
2. Baujahr	40 Mio Franken	6. Baujahr	75 Mio Franken
3. Baujahr	50 Mio Franken	7. Baujahr	80 Mio Franken
4. Baujahr	75 Mio Franken	8. Baujahr	82 Mio Franken

Total 507 Mio Franken

(132) Die Mittel für den Ausbau der Zufahrtslinien im grob geschätzten Betrag von rund 400 Mio Franken sind von den SBB aufzubringen und werden in ihrer Finanzplanung berücksichtigt und in die kommende Baufinanzierungsvorlage aufgenommen.

(133) Der Einsatz der Bundesgelder bei der BLS-Doppelspur ist mit dem Verwaltungsrat der BLS noch zu vereinbaren. Insbesondere müssen noch folgende Fragen geklärt werden:

- Höhe des vom Bund zu übernehmenden neuen Aktienkapitals
- zeitlicher Einsatz des Aktienkapitals (vor oder nach den verzinslichen Darlehen)
- Möglichkeit der Aufnahme der verzinslichen Gelder durch die BLS auf dem freien Markt; eventuell mit Bundesgarantie
- Zinssatz eines eventuellen Bundesdarlehens

(134) Für den Bau der Gotthard-Basislinie sollten den SBB die fehlenden Mittel während der Bauzeit zinslos zur Verfügung gestellt werden. Nachher wäre das Darlehen zu verzinsen, wobei in der "Startphase" der Zinssatz entsprechend der Verkehrszunahme und Renditesituation festgelegt werden könnte. Es liesse sich auch eine

teilweise Umbildung von Darlehen in Dotationskapital denken, sofern das nötig erschiene, um das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Fremdkapital nicht zu verschlechtern, Ohne Berücksichtigung der Bauteuerung hätte diese Finanzierungsart für den Bund einen Zinsausfall von gegen einer Milliarde Franken zur Folge.

Am Gotthard stehen zwei Varianten des Mitteleinsatzes im Vordergrund: (Preisbasis 1972)

(135) Variante 1: Seitenstollen und Haupttunnel werden gemeinsam in Angriff genommen. Bei einer angenommenen Bauzeit von 13 Jahren würden pro Jahr im Durchschnitt ca.215 Mio Franken fällig, wobei mit jährlichen Schwankungen zu rechnen ist.

(136) Variante 2: Beginn des Seitenstollens 4 Jahre vor dem Haupttunnel.

Baujahr 1	1 Mio Franken (Vorbereitung und Vergebung)
Baujahr 2	16 Mio Franken
Baujahr 3	24 Mio Franken
Baujahr 4	25 Mio Franken

ab 5. Baujahr durchschnittlich 210 Mio Franken.

XI.

Schlussfolgerungen

Gestützt auf unsere Darlegungen sehen wir folgendes Vorgehens-Dispositiv:

- (137) A. Die langfristige Alpentransitpolitik wird auf folgende Grundsätze ausgerichtet:
- (138) 1. Ausbau der Alpentransitkapazität mindestens im Rahmen des bisherigen Transitanteils der Schweiz.
- (139) 2. Das Alpentransitkonzept umfasst Bahn und Strasse. Lastwagentransit wird von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport auf der Bahn zugelassen.

- (140) B. Diesen Grundsätzen entsprechend verfolgt der Bund folgenden langfristigen Ausbauplan:
- (141) 1. Erste Phase
- (142) a. Bau der durchgehenden Doppelspur am Lötschberg und des Gotthard-Basistunnels.
- (143) b. Baufreigaben durch den Bundesrat nach den Erfordernissen der Konjunkturpolitik. Die Bauvorbereitungen werden weitergeführt, insbesondere wird der Bau des Pilotstollens am Gotthard zur geologischen Detailabklärung sofort freigegeben.
- (144) c. Für die Dauer des Baus der im internationalen Interesse liegenden Werke werden die unumgänglichen fremdenpolizeilichen Zugeständnisse gemacht. Das VED wird dazu einen besondern Antrag einreichen.
- (145) d. Das VED wird beauftragt, im Sinne der Antragsbegründung im Einvernehmen mit dem FZD die Modalitäten der Finanzierung beider Werke zu regeln und dem Bundesrat entsprechende Anträge zu stellen.
- (146) e. Das VED wird beauftragt, nach diesen Vorbereitungsarbeiten für die erste Phase eine Botschaft an die Räte zu verfassen, die je einen besonderen gesetzlichen Erlass für jedes Werk enthält.
- (147) f. Das VED wird beauftragt, mit den meist interessierten Nachbarstaaten auf fachministerieller Ebene Gespräche zu führen über
- eine abgestimmte Gesamtprognose im Nord-Süd-Verkehr zur Vermeidung von Ueberkapazitäten,
 - die Koordination des Ausbaus der ausländischen Zufahrtslinien und der Bewältigung des Verkehrs,
 - die Förderung des kombinierten Transports.
- (148) 2. Zweite Phase
- (149) a. Bau einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur, sobald die internationalen, volkswirtschaftlichen und raumordnerischen Voraussetzungen dafür gegeben sind.
- (150) b. Das VED wird beauftragt, zur langfristigen Beurteilung der Verkehrserschliessung des Alpengebietes östlich des Gotthards im allgemeinen

und der Ostalpenbahn im besondern eine Arbeitsgruppe Bund/Ostschweizer Kantone zu bilden, wobei es für die Koordination mit den Gesprächen nach Ziff. 1.f besorgt ist.

- (151) - Die Arbeitsgruppe hat ihre Tätigkeit aus der Transitpolitik heraus in den weiteren Rahmen der Strukturmassnahmen für das Berggebiet zu stellen, damit eine Gesamtbeurteilung möglich und nicht nur die Transitaufgabe der Beurteilung zugrundegelegt wird.
- (152) - Das Studium einer wintersicheren Verbindung zwischen Glarus und Vorderrheintal wird ebenfalls der Arbeitsgruppe übertragen. Sie hat sich insbesondere zur Frage Bahn- oder Strassentunnel vom technischen, wirtschaftlichen und regionsstrukturellen Standpunkt aus auszusprechen.

XII.

Beurteilung durch die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption (GVK)

- (153) Der Entwurf wurde dem geschäftsleitenden Ausschuss der Kommission GVK zur Begutachtung unterbreitet. Er hat den Begründungen grundsätzlich zugestimmt. Für das Vorgehen stellte er aus politischen Erwägungen ein Konzept in drei Phasen auf, das insbesondere auch den Ausbau der West-Ost-Achsen enthält.
- (154) Der geschäftsleitende Ausschuss legte dem Plenum der Kommission das Dispositiv, die Fragestellung und den Antrag vor, mit folgendem Wortlaut:
- (155) "A. Grundsätze
Für die langfristige Alpentransitpolitik gelten folgende Grundsätze:
- (156) a) Den baulichen Investitionen wird vorläufig ein Transitvolumen zu Grunde gelegt, das ungefähr dem bisherigen Transitanteil der Schweiz im Rahmen des europäischen Gesamtverkehrs entspricht.
- (157) b) Die Transitkapazität der Bahn hat die notwendigen Reserven zu enthalten, um die allenfalls zur Aufrechterhaltung der Verkehrsflüssigkeit, zur Vermeidung weiterer massiver Strassenausbaukosten und zur Verminderung der Immissionen

später notwendig werdende Verlagerung des Lastwagentransits auf die Bahn zu ermöglichen.

- (158) c) Die Alpentransitpolitik beinhaltet auch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der West-Ost-Achsen, welche die inneren Verbindungen zwischen den verschiedenen Transitlinien sicherstellen.
- (159) d) Die Realisierung der Alpentransitpolitik ist derart zu staffeln, dass allfällige, von den vorstehenden Annahmen abweichende Ergebnisse der GVK berücksichtigt werden können, ehe mit dem Bau neuer Alpendurchstiche begonnen wird.

B. Verwirklichung

- (160) Entsprechend den vorstehenden Grundsätzen erfolgt die Verwirklichung der Alpentransitpolitik in drei Phasen.
- (161) Phase 1 (ohne Aufschub in Angriff zu nehmen)
Ausarbeitung einer Botschaft an die eidg. Räte durch das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit folgenden Hauptpunkten:
- (162) a) Darlegung und Begründung der Grundsätze und des Zeitprogrammes der langfristigen Alpentransitpolitik im Sinne einer Absichtserklärung des Bundesrates;
- (163) b) Kreditbeschluss über den sofortigen Ausbau der BLS auf Doppelspur;
- (164) c) Kreditbeschluss über die baureife Projektierung des Gotthard-Basistunnels inkl. Vortrieb eines Pilotstollens;
- (165) d) Projektierung einer wintersicheren Verbindung Glarus-Vorderrheintal.
- (166) Phase 2 (je nach den Ergebnissen der Gesamtverkehrskonzeption gemäss Abschnitt A. d) :
- (167) a) Bau des Gotthard-Basistunnels;
- (168) b) Bau einer wintersicheren Verbindung Glarus-Vorderrheintal;
- (169) c) Verbesserung der Kapazität der West-Ost-Achsen;
- (170) d) Projektierung einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur.

(171) Phase 3 (je nach den Ergebnissen der Gesamtverkehrskonzeption und in Abstimmung auf die Verkehrspolitik Deutschlands und Italiens):

(172) Bau einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur.

(173) C. Allgemeine Vorbereitungsmaßnahmen

(174) 1. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird beauftragt, mit den unmittelbar interessierten Nachbarstaaten auf fachministerieller Ebene Gespräche zu führen über

(175) - eine abgestimmte Gesamtprognose im Nord-Süd-Verkehr zur Vermeidung von Ueberschreitungen,

(176) - die Koordination des Ausbaus der ausländischen Zufahrtslinien und die Bewältigung des Verkehrs,

(177) - die Förderung des kombinierten Verkehrs,

(178) - event. Finanzierungsprobleme Italiens betreffend den Ausbau von Domodossola und die südlichen Zufahrten (im Zusammenhang mit einer Konversion des Anlehens von 220 Mio Fr. aus dem Jahre 1955, das ab 1974 zur Rückzahlung fällig wird).

(179) 2. Bewilligung unumgänglicher fremdenpolizeilicher Massnahmen für die Durchführung der drei Verwirklichungsphasen der Alpentransitpolitik."

(180) Fragestellung des leitenden Ausschusses an die Kommission:

Wäre die präjudizielle Wirkung eines Bundesratsbeschlusses mit vorstehendem materiellen Inhalt für die Arbeiten an der Gesamtverkehrskonzeption tragbar?

(181) Der leitende Ausschuss beantragt, die Frage zu bejahen.

(182) In ihrer Sitzung vom 22. Juni 1973 hat die Kommission die Frage des geschäftsleitenden Ausschusses mit 30 : 13 Stimmen bejaht.

XIII.

Abschliessende Beurteilung und Antrag

- (183) Unsere Transitpolitik wird im allgemeinen heute noch als innenpolitische Diskussion um regionale Standortgewichte geführt. Im internationalen Bereich geht es aber um die Glaubwürdigkeit unserer Planungen für die Transitverbesserung. Deshalb halten wir es für wichtig, dass der Bundesrat eine eindeutige Absichtserklärung für den Gesamtkomplex Transit abgibt und gleichzeitig dem Gesetzgeber beantragt, eine erste Etappe zu beginnen. Sonst bleiben wir im Stadium der Deklamationen stehen.
- (184) Der Notwendigkeit, klare Zeichen zu setzen, kommt die straffere Fassung des VED-Dispositivs näher. Nach ihr wird die verkehrspolitische Diskussion geschlossen und entschieden. Ein solcher Entscheid drängt sich auch bei realistischer Betrachtung der internationalen Situation auf. Die Frage, ob sofort oder später mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden soll, ist nach konjunkturpolitischen Gegebenheiten und nicht mehr nach verkehrspolitischen zu beantworten.
- (185) Die Fassung der Kommission GVK lässt der innenpolitischen Auseinandersetzung weiteren Spielraum, ist flexibler und auf die noch offenen Ergebnisse der GVK zugeschnitten. Auch sie strebt grundsätzlich den Bau des Gotthard-Basistunnels an, ohne jedoch klar die verkehrspolitische Diskussion zu beenden. In diesem Sinne hat sie mehr taktischen Charakter und enthält entsprechend Ungewissheitsmomente.
- (186) Beide Varianten schliessen einander nicht aus, sondern sollen dem Bundesrat als Alternative eine breitere Diskussionsbasis verschaffen, wobei natürlich auch Mischformen möglich sind. Die Synthese bleibt dem politischen Entscheid des Bundesrates vorbehalten. Das Dispositiv der GVK mag dem Bundesrat attraktiver erscheinen, weil es eher zum Warten auf die Verkehrskonzeption rät. Man muss sich aber fragen, ob diese Konzeption nicht zu viel zugemutet wird, wenn man dringende verkehrspolitische Entscheide aufschiebt. Denn sie kann ja nicht aus einer Sammlung von Problemen bestehen, für die schon Jahre vorher zweckmässige und richtige Lösungen möglich gewesen wären.

Wir kommen aus diesem Gründen zum

(187)

A n t r a g :

Der Bundesrat möge eine aktive Transitpolitik im Sinne des Berichts, der Dispositive und der abschliessenden Beurteilung in Kapitel XIII einleiten.

VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Bonvin

(Bonvin)

Beilagenverzeichnis

- 1 Gesamtgütertransporte zwischen Italien und Nordeuropa nach Hauptrichtungen und Verkehrsträgern 1971
- 1a Index der Entwicklung der Landtransporte im europäischen Transitverkehr (1969 - 1972)
- 2 Gütertransporte Italien-Nordeuropa nach Verkehrsträgern 1961 - 1971
- 3 Mögliche Verteilung der Gütertransporte Italien-Nordeuropa um 2000
- 4 Entwicklung des Gütertransitverkehrs Nord-Süd, geplante Kapazitätserweiterung
- 5 Konzeptvarianten für den Alpen-Transitverkehr durch die Schweiz, Bericht Basler + Hofmann (Zürich), Februar 1973
- 6 Ausländische Mitfinanzierung schweizerischer Bahnen/Schweizerische Mitfinanzierung ausländischer Bahnen und der Rheinschifffahrt, Bericht des Rechtsdienstes im Eidg. Amt für Verkehr

Entwurf des VED zu einem Antrag an den Bundesrat betreffend
das Alpentransit-Konzept, vom 1. August 1973

Zusammenstellung der Vernehmlassungen der konsultierten Aemter

Das EAV hat am 9. August 1973 bundesintern auf Aemterebene ein Vernehmlassungsverfahren für den Entwurf zu einem Antrag an den Bundesrat betreffend das Alpentransit-Konzept eingeleitet. Der Entwurf ging an insgesamt 17 Stellen. Noch ausstehend sind im Moment vier Stellungnahmen (Direktion für internationale Organisationen des EPD, ASF [Notiz zu Händen Vorsteher EDI], Integrationsbüro EPD/EVD und Zentralstelle für regionale Wirtschaftsförderung). Die Ergebnisse der einzelnen Stellungnahmen sind im folgenden auf das Wesentliche zusammengefasst.

- Direktion für Völkerrecht EPD (vom 15. August 1973, 1 Seite)

Sie stimmt dem Konzept zu und hat keine Einwände unter den für sie massgeblichen Gesichtspunkten.

- Oberforstinspektorat (vom 7. September 1973, 1 Seite)

OFI ist für den Ausbau der Transitkapazität auf der Schiene. Der Lastwagentransit von Grenze zu Grenze soll im Prinzip nur im kombinierten ~~Verkehr~~ Transport auf der Bahn zugelassen werden. Die Freiheit der Wahl der Transportmittel dürfe mit Rücksicht auf die Umwelt nicht mehr uneingeschränkt gelten.

- Amt für Umweltschutz (vom 6. September 1973, 6 Seiten)

Das AFU stimmt dem vorgelegten Alpentransitkonzept grundsätzlich zu. Eine neue Transitachse (auch Bahn) beeinflusse die Umwelt, neue Transportkapazitäten würden neuen Verkehr schaffen.

Die Gotthardbasislinie bedeute die geringstmöglichen Eingriffe in die natürliche Umwelt. AFU regt die Weiterverwendung des in grossen Mengen zu erwartenden Ausbruchmaterials an, Deponien im Vierwaldstättersee sollten mit Rücksicht auf den Gewässerschutz vermieden werden. Auch der Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur bedeute einen geringen Eingriff in die natürliche Umwelt, da ein bestehendes Bauwerk nur erweitert werde und somit keine zusätzlichen Landschaften belastet werden. Aus der Sicht des Umweltschutzes stelle dagegen die Ostalpenbahn den ungünstigsten Fall dar. Unzumutbare Verkehrsbelastungen des Raumes Hinterrhein-Domleschg sollten vermieden werden. In bezug auf die Koordination von Bahn- und Strassenverkehr im Rahmen des Alpentransitkonzepts regt AFU an, im Abschnitt 9 etwas über die vom Umweltschutz gewünschte Förderung des kollektiven Personenverkehrs auf Kosten des Individualverkehrs auf der

W

Strasse zu sagen. AFU ist damit einverstanden, den Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport zuzulassen, wünscht aber, dass zusätzlich auch gewisse Transportformen des Tourismus (PW mit Wohnwagen und Wanderbooten) der Bahn zugeordnet werden.

Das Anliegen der Ostschweizer Kantone, als Ersatz für die Tödi-Greina-Bahn eine wintersichere Strassenverbindung Glarus-Graubünden zu fordern, ist AFU unbegreiflich.

AFU beantragt im weiteren die Streichung des Abschnittes 18 (Erhaltung des traditionellen ~~Transport~~^{Sit}anteils der Schweiz), andererseits aber die Aufwertung des Gedankens 19 und 20, wonach das Transitaufkommen der Bahn zugewiesen werden soll. Nach Ansicht AFU sollte nicht nur an flankierende Massnahmen gedacht werden, die den Verkehr selbst betreffen, sondern auch ^{an} weitere Massnahmen, die den Schutz der natürlichen Umwelt zum Ziele haben. ~~AFU vermisst~~ Schliesslich vermisst AFU im Bericht ein Kapitel über Randbedingungen.

- Polizeiabteilung (vom 5. September 1973, 4 Seiten)

Die im Bericht vorgeschlagene Lösung scheint PolA als Ganzes wohl abgewogen. Der Bericht entspreche der verkehrspolitischen Zielsetzung, den Lastwagenüberlandverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes mittels niedrigen Gewichtslimiten in kleinen Dimensionen zu halten. PolA erachtet es dagegen nicht für angänglich, den Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Verkehr zuzulassen. Eine derartige Erklärung müsse zur Annahme verleiten, man wolle den Lastwagentransit grundsätzlich verbieten, obwohl zur Zeit eine verfassungsmässige Grundlage fehle und die Schweiz bisher stets mit Nachdruck für die Freiheit des Lastwagentransitverkehrs plädierte. Nach Auffassung PolA ^{besteht} keinerlei sachliche Notwendigkeit für eine derart überspitzte Kriegserklärung an den Lastwagentransitverkehr. Die Schwierigkeiten bei der Lösung der Alpentransitfrage würden dadurch nur noch grösser. PolA beantragt deshalb den letzten Satz der Ziffern 25 und 139 zu entschärfen und wie folgt zu formulieren: "Lastwagentransit von Grenze zu Grenze soll in grösstmöglichem Mass auf dem Schienengeweg (Huckepackverkehr) durchgeführt werden."

Transitgebühren sind nach Ansicht PolA kein geeignetes Mittel (Ziff. 93), zu erwägen wären dagegen Durchfahrtsgebühren für die Schweizerischen Alpentunnels. Falls Italien nicht gewillt sein sollte, sein Schienennetz der ausgebauten Gotthardlinie anzupassen, scheint der PolA die Wirksamkeit der riesigen schweizerischen Investitionen am Gotthard gefährdet.

- Fremdenpolizei (vom 10. September 1973, 3 Seiten)

FREPO nimmt ausschliesslich Stellung zur Frage des Zusatzkontingentes ausländischer ~~Arbeitskräfte~~ Jahresaufenthalter (Gotthard 400 bis 2000). Dieses Begehren werde in fremdenpolizeilicher Hinsicht grosse Probleme aufwerfen. Es sei deshalb nicht möglich,

in bezug auf ein Zusatzkontingent heute schon irgendwelche Zusicherungen zu machen.

- Delegierter für Raumplanung (vom 7. September 1973, 2 Seiten)

Aus raumplanerischer Sicht (Siedlungsleitbild der Chefbeamtenkonferenz) seien die drei Alpentransversalenprojekte günstig zu beurteilen (Entlastung der Hauptsiedlungsachse im Mittelland, Verstärkung der Entwicklungsachse Nord-Süd). Die Gotthard-Basislinie erfülle auf Grund ihrer Streckenführung in hervorragender Weise die Forderung der besseren Verbindung zwischen den Hauptzentren.

- Generalstabsabteilung (vom 5. September 1973, 4 Seiten)

Der Generalstabschef stellt die Grundsatzfrage "soll die Schweiz aus militärischer Sicht ihre Transitkapazität ausbauen?". Strategisch werde die Verwirklichung der vorgesehenen Projekte die Bedeutung der Schweiz in verkehrstechnischer Hinsicht noch erhöhen, wobei aber auch die Gefahr der Erpressung grösser sein werde. Aus strategischen und operativen Gründen sollte die Kapazitätssteigerung auf die östliche Landeshälfte konzentriert werden. Aus militärischer Sicht sei eine wintersichere Strassenverbindung Glarus-Graubünden ein dringendes Bedürfnis. Dagegen sei die geplante Ostalpenbahn, das Projekt Splügen-West, aus militärischer Sicht wegen ihres grenznahen Verlaufs nachteilig zu beurteilen. Allgemein sei der Strasse gegenüber der Bahn - immer aus militärischer Sicht - der Vorrang zu geben. Trotz ~~verschiedenen~~ verschiedener damit verbundenen Nachteile sei die Verwirklichung des Alpentransitkonzepts aus militärischer Sicht wünschbar.

- Finanzverwaltung (vom 5. September 1973, 4 Seiten)

FV gibt ihre Bemerkungen ausschliesslich aus der Sicht der derzeitigen finanziellen Situation der Bundesfinanzen ab. Auch wenn die für die Verwirklichung des Konzepts benötigten Mittel sich über mehrere Jahre verteilten, könnten nach Ansicht FV bei der heutigen Finanzlage selbst die jährlichen Quoten nicht verkraftet werden. Eine finanzielle Beteiligung des Auslandes sollte mit Rücksicht darauf, dass die Hauptvorteile den Nachbarstaaten entstehen, zumindest erwogen werden. Ausserdem sollte Gewähr ~~dazu~~ ^{für} geboten sein, dass der durch die höhere Transitkapazität grössere Verkehr an den Grenzbahnhöfen tatsächlich auch abgenommen werde.

Nach Ansicht FV scheint es vernünftig^{er} den Ausbau der BLS auf Doppelspur voranzutreiben und den Entscheid über Gotthardbasislinie und Ostalpenbahn noch hinauszuschieben. Die Schätzungen des Verkehrsaufkommens bis zum Jahre 2000 sind nach Ansicht FV eher zu optimistisch. FV sei nicht in der Lage, dem sofortigen Baubeginn des Pilotstollens zur Sondierung der geologischen Verhältnisse am Gotthard zuzustimmen.

- BIGA (vom 23. August 1973, 2 Seiten)

Das BIGA beurteilt den Bericht als objektiv und umfassend. Es äusserte sich vor allem

zu den Ziffern 125 und 126 (Arbeitsmarkt), wobei es darlegte, dass eine Voraussage über die Auswirkungen der beiden Tunnelbauten auf die Arbeitsmarkt- und Ueberfremdungssituation schwer halte.

- Delegierter für Konjunkturfragen (23. August 1973, 1 Seite)

Der Delegierte stimmt dem Alpentransitkonzept grundsätzlich zu. Zu Ziffer 143 (Baufreigaben nach den Erfordernissen der Konjunkturlage) wird er sich zu einem späteren Zeitpunkt äussern.

- Delegierter für wirtschaftliche Kriegsvorsorge (vom 11. September 1973, 2 Seiten)

DWK wurde vom Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung beauftragt, Stellung zu nehmen. DWK vertritt die Auffassung, dass aus kriegswirtschaftlicher Sicht ein leistungsfähiges Transitsystem unsere Verhandlungsposition bei Störungen lebenswichtiger Zufuhren verbessere. Eine wintersichere Nord-Südverbindung im östlichen Alpenraum sei vordringlich. Das Splügenbahnprojekt biete indessen versorgungstechnisch keine Vorteile. Unter der Voraussetzung, dass genügend Spielraum für Ausweichmöglichkeiten auf die Strasse bestehen, stimmt der DWK auch dem Grundsatz zu, den Lastwagentransit von Grenze zu Grenze nur im kombinierten ~~Verkehr~~ Transport zuzulassen.

- SBB (7. September 1973, 2 Seiten)

Die SBB beantragen eine flexiblere Formulierung der Ziffer 132 (Ausbau der Zufahrtslinien). Sie würden dem Dispositiv VED gegenüber jenem der GVK den Vorzug geben. Für die Ostschweiz könnte es noch attraktiver gestaltet werden, wenn die geologischen Untersuchungen für Splügen-West in die erste Phase eingestuft werden könnte.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg haben die SBB ^{dem EAV} mit Schreiben vom 14. September 1973 ^{ausser dem} eine siebenseitige Stellungnahme der Finanzabteilung auf Grund der sogenannten UIC-Achsenstudie unterbreitet. Die SBB würden aber nach wie vor an ihrer Wirtschaftlikeitsrechnung festhalten.

EIDG. AMT FÜR VERKEHR
Wirtschaft und Finanzen
Der Chef:



s.o.620. - BOH/ke

3003 Bern, den 15. August 1973

Bitte dieses Zeichen in der Antwort wiederholen
 Prière de rappeler cette référence dans la réponse
 Pregasi rammentare questo riferimento nella risposta

An das
 Eidgenössische Amt für Verkehr

3003 B e r n

Alpentransit-Konzept

Herr Direktor,

Wir haben von Ihrem Text eines Antrags an den Bundesrat zum Entscheid über das Alpentransit-Konzept mit grossem Interesse Kenntnis genommen und teilen Ihnen mit, dass wir, unter den für uns massgeblichen Gesichtspunkten, keine Einwände zu machen haben und Ihrem Antragstext zustimmen.

Genehmigen Sie, Herr Direktor, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Direktion für Völkerrecht
 i.A.

F. Bohnert

(Bohnert)

EAV	
17. Aug. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
<input checked="" type="checkbox"/>	T
<input type="checkbox"/>	B
<input type="checkbox"/>	G
<input type="checkbox"/>	I
<input type="checkbox"/>	pv
<input type="checkbox"/>	re
<input type="checkbox"/>	ba
<input type="checkbox"/>	zf
<input type="checkbox"/>	sf
<input type="checkbox"/>	eb
<input type="checkbox"/>	wf
<input type="checkbox"/>	ra
<input type="checkbox"/>	be
<input type="checkbox"/>	pl
<input type="checkbox"/>	fv
<input type="checkbox"/>	it
<input type="checkbox"/>	fa
<input type="checkbox"/>	ks
<input type="checkbox"/>	af
<input type="checkbox"/>	adm



EIDGENÖSSISCHES OBERFORSTINSPEKTORAT
 INSPECTION FÉDÉRALE DES FORÊTS
 ISPETTORATO FEDERALE DELLE FORESTE

- Sektionen: Technisches Forstwesen und Ausbildung
 Forêts (service technique) et formation professionnelle
 Servizio tecnico forestale e della formazione professionale
- Sections: Wirtschaftsfragen und Forstschutz
 Questions économiques et protection des forêts
 Problemi economici e protezione delle foreste
- Sezioni: Jagdwesen
 Chasse
 Caccia
- Natur- und Heimatschutz
 Protection de la nature et du paysage
 Protezione della natura e del paesaggio

Eidg. Amt für Verkehr

3003 B e r n

Ø 61 28 88

Ihr Zeichen
 Votre signe
 Vostro segno

Ihre Nachricht vom
 Votre communication du
 Vostro comunicato del
 9.8.73

Unser Zeichen
 Notre signe
 Nostro segno

3000 Bern 14, Postfach
 Belpstrasse 36

095.19 WB/F

7. September 1973

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrter Herr Direktor,

Sie unterbreiteten uns mit Schreiben vom 9. August, im Rahmen eines erweiterten Vernehmlassungsverfahrens, den Bericht über das Alpentransit-Konzept. Wir haben diese gründliche und tief-schürfende, alle wichtigen Aspekte beleuchtende Arbeit mit grossem Interesse studiert. Obwohl es eine unserer wichtigen Aufgaben ist, für den Schutz der Umwelt einzutreten und weitere Belastungen unseres Lebensraumes durch Immissionen jeder Art möglichst zu verhindern, glauben wir doch, dass unser Land die ihm durch die verkehrs-geographische Lage gegebene starke Stellung durch Ausbau der Transit-Kapazität auf der Schiene beibehalten muss.

Wir sind ebenfalls der Auffassung, dass der Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport auf der Bahn zuzulassen ist. Die Freiheit in der Wahl der Transportmittel darf mit Rücksicht auf unsere Umwelt und unsere engen räumlichen Verhältnisse nicht mehr uneingeschränkt gelten.

Den gezogenen Schlussfolgerungen können wir beipflichten.

Mit vorzüglicher Hochachtung

EIDG. OBERFORSTINSPEKTORAT
 Der Vizedirektor

EAV	
10. Sep. 1973	
U	
S 019.0	
Verteller	
1	T
	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
	af
ad acta	



Ø 031 / 61 11 11

6.8/13.1

An das
Eidg. Amt für Verkehr
Bundeshaus Nord

3003 B e r n

Ihre Zeichen
V. signe / V. rif.

Ihre Nachricht vom
V. corrisp. du / V. corrisp. del

Unsere Zeichen
N. signe / N. rif.

3003 BERN

9. August 1973

Ze/p

6. September 1973

Gegenstand
Objet / Oggetto

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrter Herr Direktor,

Mit Brief vom 9. August 1973 haben Sie uns Ihren Bericht "Alpentransit" vom 1. August 1973 mit weiteren Beilagen zugestellt. Ihrem Wunsche entsprechend werden wir zu diesen Dokumenten in der Weise Stellung nehmen, dass wir einerseits einige grundsätzliche Ueberlegungen anstellen, andererseits aber auch einzelne Punkte, die für den Umweltschutz von besonderem Interesse sind, besprechen. Wir möchten vorwegnehmen, dass wir mit den Autoren dieser Dokumente auf weiten Strecken einig gehen, dass wir Ihnen aber besser zu dienen glauben, wenn wir die verbleibenden Anliegen deutlich formulieren.

1. Grundsätzliche Gedanken zum Alpentransit aus der Sicht des Umweltschutzes

Transit bedeutet definitionsgemäss Durchfluss von Personen und Gütern (im vorliegenden Falle durch die Schweizer Alpen). Bis vor kurzem wurde der Transit durch die Schweizer Alpen beinahe durchwegs als für unser Land vorteilhaft beurteilt und damit natürlich auch das "Mehr", "Schneller" und "Billiger" am Transit. Dass man die Dinge heute differenzierter sieht, entspringt nicht nur dem Gedankengut des Umweltschutzes, sondern auch gesamtwirtschaftlichen Ueberlegungen (71)*. Zu den zwar nicht neuen, aber

EAV	
- 7. Sep. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
A	T
	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
	at
ad acta	

doch erst seit wenigen Jahren durch eine breite Öffentlichkeit anerkannten Gedankengängen, die eine gewisse Skepsis gegenüber dem weiteren Anwachsen des Alpentransits entstehen liessen, gehören etwa:

Quantitative Aspekte

- Landverschleiss (insbesondere für die notwendigen Erweiterungen der Grenzbahnhöfe, Anschlussbauwerke, usw.);
- Energieverbrauch;

Qualitative Aspekte

- Immissionsbelastungen längs der Transitlinie, insbesondere durch Lärm;
- Beeinträchtigung der Landschaft in ästhetischer Hinsicht;

Wirtschaftliche Aspekte

- Gefährdung oder zumindest Verzögerung anderer ebenso dringlicher Investitionen des Eisenbahnbaus (z.B. Leistungssteigerung im Agglomerationsverkehr, baulicher Immissionsschutz, Attraktivitätssteigerung durch Modernisierung des Wagenmaterials, etc.).

Der Transitverkehr kann nicht nur aus den obgenannten Gründen, sondern auch infolge der Durchlöcherung natürlicher Schranken, die Stabilität von Ökosystemen beeinträchtigen. (Im vorliegenden Fall wirkt die zunehmende "Durchlässigkeit" (Permeabilität) der Alpen in diesem Sinne).

Die wachsende Mobilität nicht nur von Menschen und Gütern, sondern auch von Tieren, Pflanzen und Mikroorganismen, darunter von Krankheitserregern und Parasiten aller Art, die als blinde Passagiere mitreisen, kann die natürliche Umwelt, wie auch den Menschen selbst, gefährden. Sie führt zu einer Trivialisierung der natürlichen Umwelt, indem seltene Arten durch konkurrenzkräftige Ubiquisten verdrängt werden können.

Auch die Frage der optimalen Aufschlüsselung des Transits auf die Alpenländer stellt sich für den Umweltschutz in einer anderen Weise als beispielsweise für die Volkswirtschaft. So ist es denkbar, dass ausländische Alpentransversalen eine geringere Umweltbelastung nach sich ziehen als solche durch die Schweiz. Dies wäre beispiels-

weise der Fall, wenn ausländische Varianten kürzer wären oder weniger wertvolle Landschaften tangieren würden. Es handelt sich also keineswegs darum, Umweltbelastungen einfach ins Ausland abzuschieben, vielmehr müsste die Schweiz im Sinne der internationalen Solidarität auch bereit sein, ein "Mehr" an Alpentransit zu akzeptieren, wenn dadurch ein "Weniger" an Umweltbelastung für den Alpenraum als Ganzes resultieren würde.

Zum Abschluss der allgemeinen Ueberlegungen möchten wir die Frage stellen, ob es zutrifft (wie Sie in Abschnitt (72) schreiben), dass der Transit in weit störenderer Form durch unser Land sickern würde, stellten wir ihm keine wesensgerechten Mittel zur Verfügung. Ist es nicht vielmehr so, dass neue Transportkapazitäten neuen Verkehr schaffen?

2. Zum Konzept, wie es vom Bundesrat am 6. März 1972 beschlossen wurde

Vergleicht man die vom Bundesrat beschlossene Konzeption (32) mit den geprüften Varianten (27), so glauben wir, dass sowohl im Hinblick auf die Linienführung wie auch hinsichtlich der gesetzten Prioritäten auch aus der Sicht des Umweltschutzes eine optimale Wahl getroffen wurde. In der Tat bedeutet der Gotthard-Basistunnel den geringstmöglichen Eingriff in die natürliche Umwelt, da er vergleichsweise die geringsten Eingriffe in die Landschaft und auch die geringsten zusätzlichen Immissionen mit sich bringt. Es ist allerdings zu hoffen, dass schon in der Planungsphase an die Weiterverwendung der zu erwartenden, sehr grossen Mengen an Ausbruchmaterial gedacht wird, dies im Sinne des Haushaltens mit natürlichen Ressourcen und der Vermeidung von landschaftsverunstaltenden Deponien; im Sinne des Gewässerschutzes sollten vorsorglich schon jetzt Deponien im Vierwaldstättersee ausgeschlossen werden.

Der Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur dürfte gleichfalls als verhältnismässig geringer Eingriff in die natürliche Umwelt betrachtet werden, da ja ein bestehendes Bauwerk nur erweitert wird und somit keine zusätzlichen Landschaften belastet werden. Mit einer Zunahme der Lärmimmissionen ist allerdings zu rechnen, falls bei der baulichen Gestaltung nicht entsprechende Massnahmen getroffen werden.

Der aus der Sicht des Umweltschutzes ungünstigste Fall der

beides
richtig

Ostalpenbahn figuriert prioritätsmässig an letzter Stelle. Hier scheint es besonders dringlich, dass Ihr Alpen transitkonzept, das ja Bahn und Strasse umfasst, im Sinne einer Abstimmung von Strasse (N 13) und Ostalpenbahn erfolgt, um eine unzumutbare Verkehrsbelastung des Raumes Hinterrhein-Domleschg zu vermeiden. Dies führt uns direkt zum nächsten Abschnitt, in welchem wir einige Gedanken zur Koordination von Bahn- und Strassenverkehr im Rahmen Ihres Alpen transitkonzeptes äussern möchten:

3. Koordination von Bahn- und Strassenverkehr im Rahmen des Alpen transitkonzeptes

Ihr Alpen transitkonzept berücksichtigt Bahn und Strasse (139) und möchte die beiden Verkehrsträger so aufeinander abstimmen, dass kein Verkehrsluxus betrieben wird und keine falsch verstandene Konkurrenzlage entsteht (22). Wir unterstützen diese Zielvorstellung voll und ganz.

Die auch aus der Sicht des Umweltschutzes eindeutigen Vorteile der Schiene gegenüber der Strasse werden in Abschnitt (9) aufgezeigt. Der Kapazitätsunterschied ist frappant. Immerhin muss an dieser Stelle eingestanden werden, dass stark frequentierte Transitlinien - vor allem, wenn sie auch dem Güterverkehr dienen - eine Vielzahl von raumbeanspruchenden Nebenanlagen benötigen (Rangierbahnhöfe, Abstellgeleise, Stellwerke, Verladanlagen). Vielleicht liesse sich in Abschnitt (9) etwas über die vom Umweltschutz gewünschte Förderung des kollektiven Personenverkehrs auf Kosten des Individualverkehrs sagen, da die Kapazität eines Transportsystems und die Kapazität der einzelnen Fahrzeuge eng zusammenhängen. In gleichem Sinne sind wir mit Ihrem Grundsatzbeschluss (25) einverstanden, wonach Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport zugelassen wird, wünschen aber, dass zusätzlich auch gewisse Transportformen des Tourismus in ähnlicher Weise der Bahn zugeordnet werden. Wir meinen damit insbesondere Personenfahrzeuge, die mit verkehrsbehindernden und nicht ungefährlichen Anhängern, wie Campingwagen und Wanderbooten, versehen sind.

Die Ansicht der Ostschweizerkantone, dass als Ersatz für die fallengelassene Tödi-Greina-Bahn eine wintersichere

Strassenverbindung Glarus-Graubünden gebaut werden sollte (31, 65), ist uns unbegreiflich. Zweifellos denkt man dabei vor allem an die Förderung des Tourismus, vergisst dabei aber, dass auf lange Sicht die Belastung ruhiger Talschaften mit Durchgangsverkehr dem Tourismus mehr schadet als nützt.

4. Erhaltung des traditionellen Transitanteils der Schweiz

Wir können uns mit der Prämisse, wonach der Schweiz ein bestimmter Anteil am Alpen transit erhalten werden soll (18, 100), nicht befreunden. Wir möchten insbesondere auf Abschnitt (71) hinweisen, wo Sie schreiben, dass der Transitverkehr für die Schweiz nutzlos ist, wenn er nicht wenigstens gesamtwirtschaftlich rentiere; wir hätten nur zusätzliche Immissionen zu erdulden. Eine solche Erklärung würde zwangsläufig zu einer reaktiven Planung führen, die den wirtschaftlichen Aspekten im In- und Ausland zum vorneherein höchste Priorität einräumt. Die Möglichkeit durch eine aktive Verkehrsplanung unser Wirtschaftswachstum zu steuern, würde man dadurch preisgeben. Ist es nicht auch fragwürdig, den Ausbau nationaler Transportkapazitäten in ein starres Verhältnis zum Ausbau ausländischer Transportkapazitäten zu setzen? Wir beantragen daher die Streichung von Abschnitt (18) und die Aufwertung des Gedankens (19, 20), wonach das Transitaufkommen der Bahn zugewiesen werden soll. In diesem Zusammenhang möchten wir auch Ihren Antrag unterstützen (115), wonach die Mittelzuteilung für den Gütertransit dem Verkehrsträger Bahn zukommen soll.

5. Flankierende Massnahmen

In den Kapiteln, die sich mit Massnahmen beschäftigen, wird von flankierenden Steuerungsmassnahmen (192) gesprochen. Dabei wird offenbar nur an solche Massnahmen gedacht, die den Verkehr selbst betreffen. Wir finden, dass noch zahlreiche weitere flankierende Massnahmen notwendig sind, die nicht zuletzt den Schutz der natürlichen Umwelt zum Ziele haben.

6. Randbedingungen

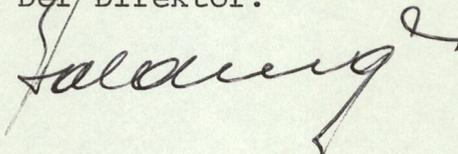
Wir vermissen in Ihrem Bericht ein Kapitel Randbedingungen. Grundsätzlich gilt für die Randbedingungen dasselbe, was wir zu den flankierenden Massnahmen gesagt haben.

i.o. -

Unsere Stellungnahme lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass wir dem uns vorgelegten Alpentransitkonzept grundsätzlich zustimmen können. Insbesondere stimmen wir dem Primat zu, das der Bahn gegenüber der Strasse eingeräumt wird. Ihre Zielvorstellung, Verkehrsluxus zu vermeiden, ist sehr zu begrüßen. Ihr Grundsatzbeschluss, wonach Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport zugelassen wird, ist ein mutiger Schritt zur Sanierung der Transitverhältnisse. Andererseits können wir der Prämisse, wonach der Schweiz ein bestimmter Anteil am Alpentransit erhalten werden soll, nicht vorbehaltlos zustimmen. Auch wenn wir das Alpentransitkonzept in seinen Grundzügen als umweltfreundlich bezeichnen möchten, so finden wir doch, dass rein textlich Umweltbelange und Raumplanungsbelange noch nicht genügend zur Geltung kommen. Diese sollten vorteilhafterweise in Zusatzkapiteln, die mit "Randbedingungen" und "flankierende Massnahmen" überschrieben werden könnten, berücksichtigt werden. Gegebenenfalls sind wir gerne bereit, bei deren Ausarbeitung mitzuwirken.

Wir stehen Ihnen weiterhin gerne zur Verfügung und grüssen Sie freundlich.

Eidg. Amt für Umweltschutz
Der Direktor:



*) Die eingeklammerten Zahlen sind Hinweise auf die gleicherweise nummerierten Abschnitte Ihres Berichtes.



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
Polizeiabteilung
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
Division de police
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA
Divisione di polizia

3003 Bern, den 5. September 1973

No V. 008 Zd

Bitte in der Antwort angeben
 A indiquer dans la réponse
 Pregasi ripeterlo nella risposta

Eidg. Amt für Verkehr
 Bundeshaus Nord

3003 B e r n

Alpentransit-Konzept

Herr Direktor,

Mit Schreiben vom 9. August 1973 unterbreiten Sie uns einen Bericht des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 1. August 1973 "Alpentransit" (mit Beilagen) an den Bundesrat. Sie ersuchen uns, sich zu der darin vorgetragenen "Philosophie des Transites" zu äussern und ferner zum Bericht aus der Sicht unseres Tätigkeitsbereiches Stellung zu nehmen.

Wir bemerken dazu folgendes:

EAV	
6. Sep. 1973	
U	
S 019.0	
Verteller	
A	T
2	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
	at
ad	

1. Es ist den Verfassern des Berichtes gelungen, den Leser in bloss 35 Seiten in die weitschichtige Problematik der Alpentransitfrage einzuführen. Dafür gebührt ihnen besonderer Dank. Die im Bericht vorgeschlagene Lösung erscheint uns als Ganzes wohl abgewogen. Gleichwohl haben wir aus unserer Sicht einige Bemerkungen anzubringen.
2. Der Bericht entspricht der verkehrspolitischen Zielsetzung, zu der sich Bundesrat und Parlament 1971/72 anlässlich der Revision von Art. 9 SVG (Masse und Gewichte der Strassenfahrzeuge) bekannt haben, nämlich den Lastwagenüberlandverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes mittels niedrigen Gewichtslimiten in kleinen Dimensionen zu halten. Die bundesrätliche Botschaft vom 26. Mai 1971 betont dabei, dass dem Ausbau

unserer Alpenverkehrslinien im Hinblick auf eine vernünftige Aufgabenteilung Schiene/Strasse und die Aufrechterhaltung der skizzierten Gewichtskonzeption "entscheidende Bedeutung" zukomme (S. 10). Gegenüber dem Ausland lasse sich die Gewichtskonzeption nur aufrechterhalten, wenn die Bahn auch in Zukunft das wachsende Transportvolumen und auch die neuen Formen des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse (Huckepackverkehr, Containertransporte) bewältigen könne. Ferner betonte der Bundesrat die Notwendigkeit, die in- und ausländischen Lastwagenhalter gewichtsmässig gleich zu behandeln.

In diesem Sinn muss das Alpentransit-Konzept Bahn und Strasse umfassen. Es ist ferner richtig, den Lastwagentransit mit geeigneten Mitteln (namentlich niedrige Gewichtslimiten) in den Schranken zu halten (Ziff. 23) und eine "massive Zunahme des (heute unbedeutenden) Gütertransitverkehrs auf der Strasse" zu verhindern (Ziff. 93).

Für nicht angängig erachten wir indessen die Erklärung, der Lastwagentransit werde "von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport auf der Bahn zugelassen" (Ziff. 25 und gleichlautend in den Schlussfolgerungen, Ziff. 139). Eine derartige Erklärung muss zur Annahme verleiten, man wolle den Lastwagentransit grundsätzlich verbieten,

- obwohl dazu zur Zeit die verfassungsmässige Grundlage fehlt und
- obwohl die Schweiz mit dem Beitritt zu den Genfer Abkommen über die Freiheit des Strassenverkehrs (sie sehen insbesondere die Freiheit des Lastwagentransitverkehrs vor) entsprechende völkerrechtliche Verpflichtungen übernommen hat (vgl. dazu auch Ihr Schreiben vom 7. Juli 1972 an die Rechtsabteilung des Eidg. Politischen Departements) und

- obwohl die Schweiz bis in die neueste Zeit in den Verhandlungen zum Abschluss oder Aufrechterhaltung bilateraler Strassentransportabkommen stets mit Nachdruck für die Freiheit des Lastwagentransitverkehrs plädiert.

Unseres Erachtens besteht keinerlei sachliche Notwendigkeit für eine derart überspitzte Kriegserklärung an den Lastwagentransitverkehr; sie kann höchstens die ohnehin schon grossen politischen Schwierigkeiten bei der Lösung der Alpen transitfrage erhöhen und unserem Land bei der Aufrechterhaltung und beim Abschluss von bilateralen Strassentransportabkommen Schwierigkeiten bereiten. Wir verweisen auf den "Lastwagenkrieg" mit Italien und auf die zur Zeit von Ihrem Amt mit Deutschland geführten Verhandlungen, die ebenfalls wegen des Lastwagentransitverkehrs in eine kritische Phase geraten sind.

Wir beantragen daher, den letzten Satz von Ziff. 25 und von Ziff. 139 wie folgt zu entschärfen:

"Lastwagentransit von Grenze zu Grenze soll in grösstmöglichem Mass auf dem Schienenweg (Huckepackverkehr) durchgeführt werden".

Eine solche relativierte Formulierung liegt überdies auf der Linie des von der GVK-Kommission postulierten Grundsatzes, wonach die Transportkapazität der Bahn die notwendigen Reserven enthalten muss, um die "allenfalls" zur Aufrechterhaltung der Verkehrsflüssigkeit ... später notwendig werdenden Verlagerung des Lastwagentransites auf die Bahn zu ermöglichen" (Ziff. 157). Der Hinweis in Ziff. 72, "dass es uns nach allgemeinen internationalen Grundsätzen gar nicht freisteht, ob wir Transit tolerieren wollen oder nicht", gilt weitgehend auch für den Lastwagentransitverkehr. Die "Glaubwürdigkeit unserer Planungen für die Transitverbesserung" (Ziff. 183) sollte daher nicht durch eine überspitzte Erklärung gegen den Lastwagentransitverkehr beeinträchtigt werden.

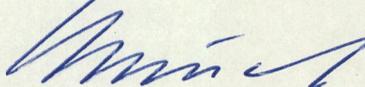
Transit im Raum
Transport durch
Transit

3. Die Erhebung von Transitgebühren scheint uns aus verschiedenen Gründen, die hier nicht näher darzulegen sind, kein geeignetes Mittel zu sein (Ziff. 93). Zu erwägen wäre u.E. eher die Erhebung von Strassengebühren bei der Durchfahrt durch die schweizerischen Alpentunnels. Wir möchten jedoch auf diese Frage nicht näher eintreten.
4. Eine Hauptschwierigkeit und ein gefährlicher Unsicherheitsfaktor, die sich gegen den Bau eines Gotthardbasistunnels anführen lassen, ist der Umstand, dass die italienischen Staatsbahnen aus naheliegenden Gründen den Ausbau der Brennerlinie und der Mont-Cenis-Linie bevorzugen (Ziff. 103). Die italienische Antwort steht denn auch noch aus (Ziff. 55). Wenn aber Italien nicht gewillt oder nicht in der Lage sein sollte, sein Schienennetz der ausgebauten Gotthardlinie anzupassen, ist die Wirksamkeit der riesigen schweizerischen Investitionen am Gotthard gefährdet.
5. Das vorliegende Konzept ist der GVK-Kommission vorgelegt worden (Ziff. 154). Die der Kommission gestellte Frage "Wäre die präjudizielle Wirkung eines Bundesratsbeschlusses mit vorstehendem materiellem Inhalt für die Arbeiten an der Gesamtverkehrskonzeption tragbar?" (Ziff. 180) würden wir, mit der Kommissionsmehrheit (Ziff. 182) bejahen.

Wir versichern Sie, Herr Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDGENOESSISCHE POLIZEIABTEILUNG

Der Direktor



3000 Bern, 10. September 1973



EIDGENÖSSISCHE FREMDENPOLIZEI
POLICE FÉDÉRALE DES ÉTRANGERS
POLIZIA FEDERALE DEGLI STRANIERI

Eidgenössisches Amt für Verkehr

S 072.78 Koe/ny
S 122

3003 B e r n

Alpentransit-Konzept

Herr Direktor,

Wir nehmen Bezug auf Ihr Rundschreiben vom 9. August 1973 betreffend das Alpentransit-Konzept und teilen Ihnen zur Frage des Zusatzkontingentes ausländischer Jahresaufenthalter folgendes mit:

Wie wir dem interessanten Bericht Ihres Departementes vom 1. August 1973 entnehmen, wird angenommen, dass die Baufirmen in bezug auf den in Aussicht genommenen Bau der Lötschberg-Doppelspur mit ihrem heutigen Bestand an Beschäftigten auskommen werden. Für den Bau der Gotthard-Basislinie wird hingegen mit einem zusätzlichen Bedarf von 400 - 2'000 ausländischen Jahresaufenthaltern gerechnet, die zum Teil mit ihren Familien für die Dauer des Baues zugelassen werden müssten. Mit dem Bau der Gotthard-Basislinie könnte nach der im Bericht vertretenen Auffassung nur begonnen werden, wenn der Bundesrat bereit ist, das erforderliche Zusatzkontingent ausländischer Jahresaufenthalter zu bewilligen. Es ist vorgesehen, dass Ihr Departement dazu zu gegebener Zeit dem Bundesrat einen besonderen Antrag stellen wird.

EAV	
11. Sep. 1973	
U	
S	019 0
Verteiler	
1	T
2	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
	af
ad acta	

Das Begehren, für den Bau der Gotthard-Basislinie zusätzliche Arbeitskräfte zu bewilligen, wird in fremdenpolizeilicher Hinsicht grosse Probleme aufwerfen. Wie Sie wissen, hat der Bundesrat als Alternative zu den beiden ersten Volksbegehren gegen die Ueberfremdung als Nahziel festgelegt, dass ein weiteres Ansteigen der Zahl der erwerbstätigen Jahresaufenthalter und Niedergelassenen zu verhindern sei. Seit dem Jahre 1970 ist es gelungen, die Stabilisierung zu verwirklichen. Im Hinblick auf den Rückgang der freiwilligen Ausreisen und die Notwendigkeit, die zahlreichen unechten Saisonarbeitsverhältnisse zu bereinigen, sah sich der Bundesrat indessen schon im vergangenen Jahr veranlasst, die Kontingente für die Zulassung neuer Jahresaufenthalter von insgesamt 20'000 um 5'000 zu kürzen. Für das laufende Jahr wurden die Quoten sogar halbiert, wobei, um die Stabilisierung unter keinen Umständen zu gefährden, vorderhand nur die Hälfte, also 5'000 freigegeben worden ist.

Aufgrund der voraussehbaren Entwicklung ist anzunehmen, dass die Zulassung neueinreisender Jahresaufenthalter in den nächsten Jahren weiterhin in sehr engen Grenzen gehalten werden muss. Unter diesen Umständen ist es uns leider nicht möglich, Ihnen heute in bezug auf ein Zusatzkontingent ausländischer Jahresaufenthalter für den Bau der Gotthard-Basislinie, das auf Kosten der ohnehin immer kleiner werdenden kantonalen Kontingente zugestanden werden müsste, irgendwelche Zusicherungen zu machen. Wir müssen uns vielmehr vorbehalten, diese Frage zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung der dannzumaligen Verhältnisse zu prüfen. Man wird sich auch fragen müssen, ob für die zu lösende Aufgabe allenfalls Saisonarbeiter in vermehrter Masse eingesetzt werden könnten. Dies

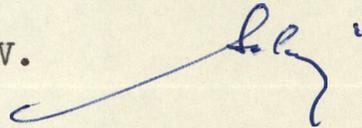
müsste mit dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit abgeklärt werden.

Wir versichern Sie Herr Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDGENOESSISCHE FREMDENPOLIZEI

Der Direktor

i.V.



Kopie geht an:

Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, Bundesgasse 8,
3003 Bern, zur Kenntnisnahme



Alpentransit-Konzept

Stellungnahme zum Bericht vom 1. August 1973

In den - gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf - erweiterten Zweckartikel des Bundesgesetzes über die Raumplanung ist sowohl vom Ständerat als auch von der nationalrätlichen Kommission der Grundsatz aufgenommen worden, die Raumplanung solle "die Dezentralisation der Besiedlung mit regionalen und überregionalen Schwerpunkten fördern". Das Leitbild der "dezentralisierten Konzentration" wird demnach dahingehend interpretiert, dass die Zahl der Zentren verschiedener Abstufung erhöht und deren Verteilung verbessert werden sollen, wobei diese im Interesse der zweckmässigen Nutzung des Bodens und der besseren Erschliessung möglichst in Entwicklungsachsen zu liegen hätten.

Das als erste Diskussionsgrundlage aus der Sicht des Bundes nun vorliegende Leitbild der Chefbeamtenkonferenz (V CK-73) sieht deshalb eine Erhöhung der Zahl der Hauptzentren von heute 5 auf total 13 im Jahre 2000 vor, während die Zahl der Mittelzentren von 10 auf 48 und jene der Kleinzentren (für das Berggebiet) von heute 10 auf 27 ansteigen sollen.

Aus raumplanerischer Sicht wird es ein zentrales Anliegen an die Verkehrspolitik sein, die zahlreichen neuen Zentren untereinander besser zu erschliessen. Unter dem Gesichtspunkt der räumlichen Verteilung der Bevölkerung kommt dabei den neuen Hauptzentren am Rande des Berggebietes besondere Bedeutung zu. Diese neuen Hauptzentren haben die zentralen Funktionen für ein Gebiet zu übernehmen, das heute noch diesbezüglich schlecht versorgt ist.

Als neue Hauptzentren stehen am Rande des Alpenraumes neben St.Gallen, Chur und Luzern je ein weiteres Zentrum im Wallis und im Tessin zur Diskussion. Bedingt durch die Grösse und Ausrüstung der heutigen Orte mit zentralen Funktionen kommen in beiden erwähnten Kantonen sogenannte Doppelzentren in Frage. Darunter versteht man zwei verschiedene Zentren, welche wohl getrennt weiter ausgebaut würden, deren Ausrüstung jedoch komplementär sein sollte, sodass beide zusammen schliesslich hauptzentrale Funktionen übernehmen könnten.

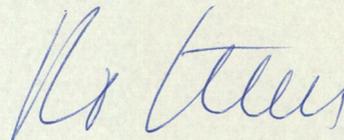
Entsprechend der Streckenführung der vorgesehenen Alpentransversalen erfüllt die Gotthard-Basislinie in hervorragender Weise die Forderung der besseren Verbindung zwischen den Hauptzentren. Sowohl ein Doppelzentrum im Kanton Tessin als auch Luzern würden dadurch wesentlich besser erschlossen.

Der Ausbau des Lötschbergs würde wohl nicht in gleicher Weise das Hauptzentrum des Kantons Wallis erschliessen, doch darf die Bedeutung der besseren Verbindung zwischen den neuen Mittelzentren im Raume Berner Oberland und Oberwallis nicht übersehen werden.

Die Ostalpenbahn schliesslich hätte die bessere Erschliessung des vorgeschlagenen Hauptzentrums Chur zur Folge, wobei je nach Linienführung zusätzliche Haupt- und Mittelzentren profitieren würden.

Allein aus raumplanerischer Sicht sind demnach die drei genannten Alpen-transversalen günstig zu beurteilen, bringen sie doch als Entlastung der in Richtung Ost-West verlaufenden Hauptsiedlungsachse im Mittelland eine Verstärkung der Entwicklungsachsen, welche von Norden gegen Süden verlaufen. Welche Priorität den einzelnen Projekten zukommt, hängt dabei insbesondere vom Umstand ab, welche Veränderungen in der Siedlungsstruktur - und in welcher Zeit - angestrebt werden, um das Ziel der Dezentralisation mit regionalen und überregionalen Schwerpunkten zu erreichen. Neben diesem eindeutig politischen Entscheid wird auch die Frage der ökologischen Belastbarkeit des Raumes beantwortet werden müssen.

DER DELEGIERTE FUER RAUMPLANUNG



(M.C. Rotach)



DER GENERALSTABSCHEF
LE CHEF DE L'ETAT-MAJOR GENERAL
IL CAPO DELLO STATO MAGGIORE GENERALE

3003 Bern, - 5. Sep. 1973

560

Eidg Amt für Verkehr

Alpentransit-Konzept

Mit Schreiben vom 9. August 1973 bitten Sie um eine Stellungnahme zum Bericht des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 1. August 1973.

1. Einleitung

Aus verschiedenen Gründen haben sich Instanzen des Eidg Militärdepartementes zu konzeptionellen Fragen der Verkehrsinfrastruktur geäußert. Bekannt ist Ihnen das Gutachten des Generalstabschefs vom 6.4.65 "Eisenbahntunnel durch die Alpen" zH der Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA)".

Anlass zu internen Studien gaben ferner Ihre "Planungsstudie für ein neues schweizerisches Nord-Süd-Transportsystem (TRANSAS)", sowie die verschiedenen Projekte eines Panixertunnels.

Alle diese Untersuchungen führen zu analogen Schlussfolgerungen. Seither ist kein wesentliches neues Element der Beurteilung hinzugekommen.

2. Grundsatzfrage

Analog zu Ihren Ueberlegungen stellt sich die Grundsatzfrage: "Soll die Schweiz aus militärischer Sicht ihre Transitkapazität ausbauen?" Die Beantwortung dieser Frage bedingt eine strategische und eine operative Beurteilung.

2.1. Strategische Beurteilung

Dank der bevorzugten Lage der Schweiz in der Mitte des Alpenwalls einerseits und dank der weitblickenden Eisenbahnpionierleistungen andererseits, wurde die Schweiz zur Verkehrs-Drehscheibe Europas. Dies kam im letzten Weltkrieg deutlich zum Ausdruck: Die Tatsache, dass wir einerseits diese Verbindungen besaßen, andererseits die Möglichkeit ihrer nachhaltigen Zerstörung hatten, vermochte unsere Stellung zu stärken.

Die Verwirklichung der vorgesehenen Projekte wird die Bedeutung der Schweiz in verkehrstechnischer Hinsicht erneut erhöhen. Obwohl in

EAV	
-6. Sep. 1973	
U	
S 0/19.0	
Verteiler	
1	T
2	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	if
	fa
	ks
	af
	ad

Zukunft für eine erfolgreiche Kriegführung in Mittel- und Südeuropa die intakte Inbesitznahme der Transitachsen kaum mehr dieselbe Bedeutung haben dürfte wie im 2. Weltkrieg, lässt sich dagegen sagen, dass ein ausgebautes, jedoch nachhaltig zerstörbares Alpentransitnetz unsere strategische Stellung in Europa erneut stärkt. Der dissuasive Wert der vorbereiteten Zerstörungsmassnahmen ist dabei nicht ausser acht zu lassen.

Mit dieser Folgerung ist jedoch nicht zwangsläufig gesagt, dass die Verwirklichung des Transitkonzeptes strategisch nur Vorteile bringt: Einer niederen "Kampfwahrscheinlichkeit" steht nämlich die erhöhte Gefahr einer Erpressung gegenüber.

2.2. Operative Beurteilung

2.2.1. Allgemeine Betrachtung

Ueber das Verkehrsnetz im Alpengebiet lässt sich grundsätzlich folgendes sagen:

Verkehrswege sind für die Landesverteidigung von Nutzen, wenn sie die Möglichkeit schaffen, zwischen geographisch getrennten Landesteilen Truppenverschiebungen sowie kriegswirtschaftliche und militärische Transporte durchzuführen. Ihr Nutzen ist umso grösser, je weniger ihre Verwendung von Witterung und Jahreszeit abhängig ist und je mehr Wahrscheinlichkeit besteht, dass sie auch dann noch benützt werden können, wenn ein Angreifer unsere Grenzverteidigung durchbrochen hat. Indessen sind Verkehrswege, welche einer fremden Macht das Eindringen in unser Territorium erleichtern oder erst ermöglichen, von grossem Nachteil.

2.2.2. Das Alpenverkehrsnetz heute

Verkehrstechnisch präsentiert sich in der Schweiz heute folgende Situation:

- Im peripheren West- und Ostteil besteht je eine Nord-Südverbindung (Schiene und Strasse), die wegen des grenznahen Verlaufes sehr verletzlich ist.
- Der Strang der Nord-Süd-Verbindung im Zentrum wird mit dem Bau der N2 einen hohen Grad der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig abnehmender Verletzlichkeit erreichen.
- Im Zwischenraum
 - = westlich des Gotthards (Bern Oberland-Wallis) besteht heute in der Lötschberg - Simplon - Linie eine wintersichere Verbindung. Unter Einbezug der Strassen Château d'Oex - Aigle über Col des Mosses, Gstaad - Bex über Col de la Croix, Spiez - Gampel mit Bahnverlad und Grimselpass können in diesem Raum die Nord-Süd-Verbindungen als gut bezeichnet werden.
 - = östlich des Gotthards (Glarus-Graubünden) ist keine fahrbare Nord-Süd-Verbindung vorhanden.

2.2.3. Folgerungen

Obwohl das Wallis und der Westteil des Alpennordkammes operativ weniger bedroht sind, bestehen im Westabschnitt mehrere gute Verbindungsachsen in Richtung Nord-Süd. Ein Äquivalent zum reichen Transitangebot westlich des Gotthards fehlt im östlichen Alpenraum.

Aufgrund dieser Sachlage kam der Generalstabschef in seinem Gutachten z H der KEA zum Schluss, dass der Tödi-Greina-Bahn aus militärischer Sicht der Vorzug zu geben sei. Dagegen wurde die Linie Chur-Chiavenna (Splügenbahn) des grenznahen Verlaufes im Rheintal und insbesondere des grenzüberschreitenden Tunnels wegen als ausgesprochen nachteilig beurteilt.

2.3. Schlussfolgerung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kommt man zum Schluss, dass die Schweiz, sowohl aus strategischen wie operativen Gründen daran interessiert ist, ihre Transitkapazität auszubauen. Dabei sollte die Kapazitätssteigerung vornehmlich auf die östliche Landeshälfte konzentriert werden. Aus militärischer Sicht ist - nachdem die zuständigen Bundesinstanzen das Projekt einer Tödi-Greina-Bahn endgültig fallen gelassen haben - der Bau einer wintersicheren Strassenverbindung aus dem Kanton Glarus ins Bündnerland ein dringendes Bedürfnis. Die geplante Ostalpenbahn (Splügenbahn) dagegen weist Nachteile auf.

3. Bahn und/oder Strasse

Aus militärischer Sicht sind Bahntransporte nur für die Mobilmachung und die Versorgung im Neutralitätsschutzfall von Bedeutung. Die taktischen Erfordernisse und die Versorgung innerhalb der einzelnen Dispositive bedingen aber eine starke Abhängigkeit von Strassentransporten. Im Huckepacksystem (TRANSAS) sind die Vorteile von Schiene und Strasse kombiniert.

Ein wesentlicher Punkt der Beurteilung ist ferner der, dass Bahnanlagen stör- und sabotageanfälliger sind und selbst wieder eine intakte Energieversorgung voraussetzen.

Aus dem oben gesagten geht somit hervor, dass aus militärischer Sicht der Strasse gegenüber der Bahn eher der Vorrang zu geben ist.

4. Kosten

Der Aus- oder Neubau von Transitachsen wird ganz erhebliche Kosten für militärische Bauten erfordern. (Vergleiche Furka-Basis-Tunnel: Kosten für militärische Belange von ca 10 % der Gesamtbaukosten). Einerseits werden durch den Bau bestehende Anlagen tangiert oder entwertet, was einen äquivalenten Ersatz bedingt, andererseits gilt es, die Achsen mit Verteidigungs- und Zerstörungseinrichtungen auszustatten.

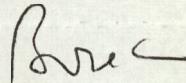
Die Frage der Kostentragung für die Anpassung militärischer Einrichtungen und den Bau von permanenten Anlagen im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Alpentransitverbindungen sollte ähnlich geregelt werden, wie für die Erstellung der Nationalstrassen.

5. Gesamtbeurteilung

Die Realisierung eines Alpentransit-Konzepts ist, langfristig gesehen, auch aus militärischer Sicht wünschbar. Dabei entsprechen Transitachsen im östlichen Alpenraum, sofern sie keine neuen Einfallsachsen in unser Abwehrdispositiv schaffen, einem militärischen Bedürfnis, wogegen dies für die Ausführung einzelner Projekte im Zentral- und Westabschnitt nicht der Fall ist.

Es sei indessen nicht verschwiegen, dass der Bau von Alpentransversalen aber nebst bedeutenden Vorteilen auch nicht ausser acht zu lassende Nachteile bringt: Das zwangsläufige finanzielle Engagement wurde schon erwähnt. Dazu kommen allfällige Schwächungen unserer Dispositive - insbesondere dann, wenn unsere Landesgrenze durch Tunnels unterfahren werden sollte - und damit schwer durchführbare Umstrukturierungen der ortsfesten Truppen.

Stv GENERALSTABSCHEF



Oberstdivisionär Borel



EIDGENÖSSISCHE FINANZVERWALTUNG
 ADMINISTRATION FÉDÉRALE DES FINANCES
 AMMINISTRAZIONE FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 5. September 1973

Eidg. Amt für Verkehr

3003 B e r n

Ihr Zeichen / V. réf. / V. rif.

U. Zeichen / N. réf. / N. rif. 561.07

Alpentransit-Konzept

Herr Direktor,

Mit Zuschrift vom 9. August 1973 übermittelten Sie uns den Entwurf zu einem Antrag an den Bundesrat betreffend Alpentransit-Konzept. Wie wir feststellten, haben Sie unsern mündlichen und schriftlichen Anregungen hinsichtlich der finanziellen Aspekte weitgehend Rechnung getragen, wofür wir Ihnen danken.

EAV	
- 7. Sep. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
<input checked="" type="checkbox"/>	A
<input type="checkbox"/>	T
<input type="checkbox"/>	B
<input type="checkbox"/>	G
<input type="checkbox"/>	I
<input type="checkbox"/>	pv
<input type="checkbox"/>	re
<input type="checkbox"/>	ba
<input type="checkbox"/>	zf
<input type="checkbox"/>	sf
<input type="checkbox"/>	sb
<input type="checkbox"/>	wf
<input type="checkbox"/>	ra
<input type="checkbox"/>	be
<input type="checkbox"/>	pl
<input type="checkbox"/>	fv
<input type="checkbox"/>	it
<input type="checkbox"/>	ta
<input type="checkbox"/>	ks
<input type="checkbox"/>	af
<input type="checkbox"/>	ad acta

Der vorliegende Berichtsentwurf vermittelt einen ausgezeichneten Ueberblick über den mühevollen Weg der Abklärungen und der politischen Auseinandersetzungen sowie über die verkehrsmässige und wirtschaftliche Bedeutung der Alpentransversalen. Der Antrag dürfte dem Bundesrat die Grundlagen sowie den nötigen politischen Spielraum für einen Entscheid liefern.

Wenn wir hier trotzdem Bemerkungen anzubringen haben, so tun wir dies vor allem aus der Sicht der derzeitigen finanziellen Situation der Bundesfinanzen und nicht etwa aus verkehrspolitischen oder wirtschaftlichen Erwägungen heraus. Die Diskussion um den Voranschlag 1974 hat gezeigt, wie ernst die Lage ist. Die vorliegenden Planungszahlen für die folgenden Jahre akzentuieren diese Aussage noch. Das bedeutet, dass uns leider für neue Aufgaben oder Investitionen in den nächsten Jahren sozusagen keine Mittel zur

Verfügung stehen. Daher bereitet uns der vom Bundesrat zu fällende Entscheid nicht von der Sache, sondern vom finanziellen Gesichtswinkel her, einige Sorge. Denn es handelt sich immerhin um ein Engagement von über 5 Milliarden Franken. Auch wenn die benötigten Mittel sich über Jahre verteilen, können bei der heutigen Finanzlage auch die jährlichen Quoten nicht verkraftet werden. Wenn unter Ziff. 15 ausgesagt wird, dass die 5 Milliarden Franken (nach heutigen Preisen) als schweizerischen Beitrag an die europäische Nord-Süd-Achse aufgebracht werden müssen und können, so kommt dieser Formulierung nicht mehr als deklamatorischer Charakter zu.

Sie gehen auch zum vornherein davon aus (Ziff. 13 und 116 ff.), dass die Schweiz ihre Ausbauten ohne Beteiligung des Auslandes selbst finanzieren werde. Verschiedene Argumente, nicht zuletzt auch konjunkturpolitische, sprechen dafür. Wenn Sie aber ausführen (Ziff. 118), eine ausländische Mitfinanzierung widerspräche unserer Politik seit dem Zweiten Weltkrieg, weil wir mit namhaften Mitteln beigetragen haben, die ausländischen Zufahrten nach der Schweiz zu verbessern, so lässt sich daraus eigentlich ableiten, dass eine Mitfinanzierung der interessierten Staaten angestrebt werden sollte. Unsere Unterstützung der ausländischen Zufahrt^{en} zur Schweiz geschah in unserem ureigensten wirtschaftlichen Interesse, um als Binnenland sich möglichst gute Verbindungen zu den ausländischen Zentren oder Seehäfen zu sichern. Der Transitverkehr jedoch dient vorab unsern Nachbarstaaten, wobei nicht abzustreiten ist, dass auch wir, vor allem langfristig gesehen, einen wirtschaftlichen Nutzen daraus ziehen. Man kann sich aber fragen, ob wir tatsächlich die gesamten Investitionskosten alleine tragen sollen. Es kommt weiter dazu, dass sich Italien an den geplanten Transitverbindungen Mont-Cenis und Brenner finanziell beteiligt. Dass sich aus diesem Grunde der Ausbau der italienischen Verkehrswege vor allem auf diese Verbindungen konzentriert, muss erwartet werden. Die immer wieder

auftretenden prekären Verhältnisse auf den Grenzbahnhöfen zeigen auch, dass es noch keineswegs damit getan ist, die Transitzkapazität zu erhöhen, sondern es muss auch Gewähr geboten sein, dass der Verkehr abgenommen wird. Es ist daher nicht von der Hand zu weisen, dass wir uns später, um unsere Transitlinien zum Tragen zu bringen, wiederum am Ausbau der Verkehrswege im Ausland beteiligen müssen. Der Ausbau der Bahnhofanlagen von Domodossola ist ein belegtes Beispiel hierfür.

Ihre Zielsetzung ist es, dass der Bundesrat bereits in der ersten Phase den Ausbau der Lötschberg-Linie auf Doppelspur und die Projektierung des Gotthard-Basistunnels beschliesse. Während die BLS-Doppelspur sofort in Angriff zu nehmen wäre, sollte am Gotthard mit dem Bau des Sondierstollens begonnen werden. Wir haben wohl Verständnis dafür, wenn Sie erwarten, dass sich der Bundesrat gleichzeitig auch für den Bau der Gotthardlinie entscheide, um so den Konflikt, den die Ostalpenbahn und die Gotthardlinie heraufbeschworen haben, beenden zu können. Wir hegen jedoch Zweifel, ob sich dies damit verwirklichen lässt. Angesichts des neuen Vorstosses der Ostschweizer Kantone an den Bundesrat vom 26. Juli 1973 sind wir eher der Auffassung, dass es vernünftiger wäre, den Ausbau der BLS auf Doppelspur voranzutreiben und den Entscheid über Gotthardtunnel und Ostalpenbahn vorläufig aufzuschieben. Wie wir Ihnen bereits dargelegt haben, sehen wir momentan nicht einmal die Möglichkeit, Mittel für die Doppelspur BLS freizumachen, geschweige denn für den Bau des Gotthard-Basistunnels. Durch Beschränkung auf den Doppelspurausbau der Lötschberglinie könnte jedoch etwas Spielraum gewonnen werden, was erlauben würde, die unseres Erachtens eher zu optimistischen Schätzungen des Verkehrsaufkommens bis zum Jahre 2000 auf ihre Stichhaltigkeit zu testen.

Auf Grund der geschilderten Verhältnisse sind wir nicht in der Lage, dem sofortigen Baubeginn des Pilotstollens zur Sondierung

der geologischen Verhältnisse am Gotthard zuzustimmen. Aus Erfahrung wissen wir, dass dies praktisch den Baubeginn bedeutet. In Ziff. 136 des Berichtes, wird dies indirekt bestätigt, indem mit dem Sondierstollen vier Jahre vor Baubeginn begonnen werden soll.

Wir sind uns bewusst, dass der Antragsentwurf in vorliegender Form nichts präjudiziert. Trotzdem legten wir Wert darauf, Ihnen unsere Auffassung in dieser Angelegenheit nicht zu verhehlen. Wie schon gesagt, richten sich unsere Bedenken nicht gegen die Sache, sondern sie erwachsen aus der heutigen ausserordentlichen Finanzlage. Wir hoffen, dass Sie dafür das entsprechende Verständnis aufbringen werden.

Mit freundlichen Grüßen
EIDG. FINANZVERWALTUNG
Der Direktor



R. Bieri



Eidg. Amt für Verkehr
 3003 B e r n

Ihr Zeichen
 V. référence
 V. referenza

Unser Zeichen
 N. référence
 N. referenza

Rückfrage
 Rappel ☎
 Richiamo

3003 BERN, Bundesgasse 8

CA/sp

23. August 1973

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrter Herr Direktor,

Wir danken Ihnen dafür, dass Sie uns den vom 1. August 1973 datierten Entwurf für einen Antrag des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes an den Bundesrat betreffend "Alpentransit" zur Stellungnahme bis zum 7. September 1973 unterbreitet haben.

Ohne auf Details einzutreten darf wohl die im Antrag dargelegte Problematik sowohl aus der Sicht unserer zwischenstaatlichen Beziehungen als auch mit Rücksicht auf die behandelten volkswirtschaftlichen Probleme und ausserdem im Hinblick auf die dargelegten innerpolitischen Ueberlegungen als objektiv und umfassend beurteilt werden. Dabei muss man sich im klaren darüber sein, dass nicht allen Begehren, vor allem nicht den von den ostschweizerischen Kantonen gestellten Forderungen, Rechnung getragen werden kann.

Was nun diese Forderungen betrifft, so scheinen uns die in Ziffer 112 angestellten Ueberlegungen einiges Gewicht zu haben, sofern die künftige regionalpolitische Hilfe des Bundes zugunsten von Berggegenden bald schon verwirklicht wird.

Unser Amt betrifft vor allem die in den Ziffern 125 und 126 behandelte Frage, ob aus der Sicht des Arbeitsmarktes bzw. angesichts der Vorkehren zur Beschränkung des Bestandes an ausländischen Arbeitskräften der Arbeitskräftebedarf für die Bauarbeiten am Lötschberg und am Gotthard auch wirklich gedeckt werden kann. Selbstverständlich hält es heute schwer, auf 6 bis 10 Jahre hin vorausszusagen, wie sich die Arbeits- bzw. Ueberfremdungssituation entwickeln wird. Auf alle Fälle

EAV	
23. Aug. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
/ T	T
B	
G	
I	
pv	
re	
ba	
zf	
sf	
sb	
wf	
ra	
be	
pl	
fv	
it	
ta	
ks	

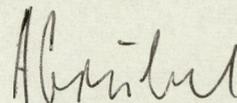
kann nicht mit einiger Sicherheit vorausgesagt werden, dass z.B. für die Lötschbergdoppelspur die in Betracht fallenden Baufirmen mit ihrem heutigen Bestand an Beschäftigten auskommen werden. Dies dürfte weitgehend einerseits von der dannzumal bestehenden übrigen Bautätigkeit und andererseits davon abhängen, ob ausländische Arbeitskräfte, insbesondere Jahresaufenthalter, auch in gleicher Zahl zur Verfügung stehen wie heute. Ein gleiches gilt auch für den Bau der Gotthardbasislinie.

Die SBB gehen davon aus, dass für den Bau des Gotthard-Basistunnels zusätzlich mit etwa 400 bis 1000 ausländischen Arbeitskräften zu rechnen sei. Da der Bau sich über Jahre hinziehen dürfte, kommen vor allem auch Jahresaufenthalter, denen der Familiennachzug zu bewilligen wäre, in Betracht. Schon diese Zahlen und Hinweise zeigen, dass eine entsprechende Verschärfung der Ueberfremdungssituation erwartet werden muss. Vom Standpunkt der Ueberfremdungssituation und des angespannten Arbeitsmarktes aus kommt es auf das gleiche hinaus, ob nun diese ausländischen Arbeitskräfte, denen zum Teil der Familiennachzug bewilligt werden muss, von schweizerischen oder von ausländischen Firmen eingesetzt werden. Bei den Ueberlegungen, die vom Standpunkt des Wettbewerbes, unserer Beziehungen zu unseren Nachbarländern und aus anderen Gründen für den Beizug ausländischer Unternehmungen sprechen, darf aber nach den Erfahrungen, die wir bisher in dieser Frage sammeln konnten, nicht ausser acht gelassen werden, dass schweizerische Bauunternehmungen den Standpunkt vertreten könnten, der Bau werde ausländischen Firmen, die ihn nur dank dem Zuzug zusätzlicher ausländischer Arbeitskräfte ausführen können, bewilligt, nicht aber ihnen, obschon sie wohl nicht mehr, sondern eher weniger zusätzliche ausländische Bauarbeiter benötigen würden.

Mit diesen Ausführungen wollten wir lediglich darlegen, dass eine Voraussage über die Auswirkungen der beiden Tunnelbauten auf die Arbeitsmarkt- und Ueberfremdungssituation schwer hält.

Mit vorzüglicher Hochachtung

BUNDESAMT FUER INDUSTRIE
GEWERBE UND ARBEIT
Der Direktor





DER DELEGIERTE FÜR KONJUNKTURFRAGEN
 LE DÉLÉGUÉ AUX QUESTIONS CONJONCTURELLES
 IL DELEGATO ALLE QUESTIONI CONGIUNTURALI

Eidg. Amt für Verkehr
 Bundeshaus Nord

3003 B e r n

Ihr Zeichen
 V. référence
 V. referenza

Unser Zeichen
 N. référence
 N. referenza

3003 Bern, Belpstrasse 53

Tel. 031/61 36 19

23. August 1973

353.2 We/Sch

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrte Herren,

Amt 9. August 1973 stellten Sie uns den Bericht zum Alpentransit-Konzept zu. Sie haben uns dabei gebeten, insbesondere zu den uns betreffenden Punkten Stellung zu nehmen.

Grundsätzlich können wir diesem Konzept zustimmen, insbesondere weil durch diese Kapazitätserweiterung auf umweltfreundliche Weise ein Wohlstandsbeitrag für die Schweiz entstehen dürfte. Für den Bereich der Konjunkturpolitik ist die Frage der zeitlichen Realisierung des mit den Alpentransversalen ausgelösten Bauvolumens von Bedeutung. Gemäss Ihrem Vorschlag in Ziffer 143, Seite 29, werden wir uns dazu in einem späteren Zeitpunkt zu äussern haben.

Mit vorzüglicher Hochachtung

DER DELEGIERTE
 FUER KONJUNKTURFRAGEN
 i.A.

J. Weilenmann
 (J. Weilenmann)

B

EAV	
24. Aug. 1973	
U	
S	019.0
Verteiler	
A	T
	B
	G
	I
	PV
	ro
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
	at
ad acta	



ZENTRALSTELLE FÜR GESAMTVERTEIDIGUNG
 OFFICE CENTRAL DE LA DÉFENSE
 UFFICIO CENTRALE DELLA DIFESA
 St/vh 67 40 17

3003 Bern, den 20. August 1973

An den Delegierten
 für wirtschaftliche Kriegsvorsorge
 Belpstrasse 53

3003 B e r n

Alpentransit-Konzept

Ich übergebe Ihnen das der ZGV vom Eidgenössischen Amt für Verkehr überwiesene Dossier mit der Bitte um direkte Stellungnahme. Da die Gruppe für Generalstabsdienste ebenfalls direkt zur Stellungnahme aufgefordert ist, erachte ich dieses Vorgehen als zweckmässig, sind Sie doch neben dem Militär der andere an diesem Problem interessierte Partner im Bereiche der Gesamtverteidigung.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen.

ZENTRALSTELLE FÜR GESAMTVERTEIDIGUNG
 DER DIREKTOR:

H. Wanner

EAV	
22. Aug. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
A	f
X	B
	G
	f
	pv
	rn
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	if
	fa
	ks
	af
ad nota	

Beilage:

Bericht VED vom 1.8.1973 mit Inhaltsverzeichnis und 7 Beilagen

Kopie (ohne Beilage) an:

- Eidg. Amt für Verkehr
- Gruppe für Generalstabsdienste



Der Delegierte für wirtschaftliche Kriegsvorsorge
 Le délégué à la défense nationale économique
 Il delegato alla difesa nazionale economica

An das
 Amt für Verkehr
 Bundeshaus-Nord

3003 B e r n

Ihr Zeichen
 V. référence
 V. referenza

Ihre Nachricht vom
 V. communication du
 V. comunicazione del

Unser Zeichen
 N. référence
 N. referenza

3003 Bern, Belpstrasse 53
 Telex 32675 Tg. DWKBE
 Tel. 031/61

111:801 Gü/jf 11. September 1973

Gegenstand / Objet / Oggetto :

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrte Herren,

Mit Schreiben vom 20. August 1973 hat mich der Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung um eine direkte Stellungnahme zum Bericht des Eidg. Verkehrs- und Energiedepartementes vom 1. August 1973 gebeten.

1. Grundsätzliches

Entsprechend Ihren Ueberlegungen ist grundsätzlich eine aktive Transitpolitik durch die Schweiz zu betreiben, wobei die Alpentransitkapazität mindestens im Rahmen ihres bisherigen Transitanteils auszubauen ist.

Der Grundsatz, dass das Alpentransit-Konzept sowohl Bahn wie Strasse zu umfassen hat, ist zweckmässig.

2. Kriegswirtschaftliche Ueberlegungen

Aus kriegswirtschaftlicher Sicht sind zu diesem Alpentransit-Konzept folgende Ueberlegungen anzustellen:

EAV	
12. Sep. 1973	
U	
S 019.0	
Verteiler	
1	T
	B
	G
	I
	pv
	re
	ba
	zf
	sf
	sb
	wf
	ra
	be
	pl
	fv
	it
	ta
	ks
29503/6	

- 2.1. Als Binnenland zwischen den grossen Wirtschaftsregionen Nord- und Südeuropa gelegen, können wir kurze und rasche Verbindungswege anbieten. Mit einem leistungsfähigen Transitsystem hängt weitgehend unsere Wettbewerbssituation beim Aushandeln von Transitgegenrechten ab. Es sind uns damit Möglichkeiten geboten, bei Störungen lebenswichtiger Zufuhren Zusicherungen für die Durchfuhr von Waren und die Benützung von Häfen oder Transportwegen auszuhandeln.
- 2.2. Im Bereich der Inlandtransporte sind wir auf leistungsfähige Alpentransversalen angewiesen, damit die Versorgung der Bevölkerung der Südschweiz (Graubünden, Tessin, Wallis) gewährleistet bleibt. Eine möglichst grosse Diversifikation in der Linienführung wäre von Vorteil. Die Nord-Südverbindungen im östlichen Alpenraum sind spärlich und wegen des grenznahen Verlaufes ungünstig. Da gerade das Bündnerland in Friedenszeiten mit Versorgungsgütern unterdotiert ist, und im Ernstfall grössere kriegswirtschaftliche Transporte notwendig würden, sind möglichst wintersichere Nord-Südverbindungen in diesem Raum vordringlich. Dabei dürfte das Splügen-West-Projekt wegen seiner Mündung nach Italien versorgungstechnisch keine Vorteile bieten.

3. Einbezug von Bahn und Strasse in das Alpentransit-Konzept

Dem Grundsatz, den Lastwagentransit von Grenze zu Grenze im Prinzip nur im kombinierten Transport zuzulassen, kann zugestimmt werden, sofern genügend Spielraum für Ausweichmöglichkeiten auf die Strasse (Flexibilitätsprinzip) besteht. Im Hinblick auf Versorgungskrisen im Treibstoff-, Bereifungssektor usw. kann der Schwergewichtsverlagerung zugunsten des Verkehrsträgers Schiene im Alpentransit-Konzept von kriegswirtschaftlicher Seite kaum widersprochen werden.

Es ist klar, dass der "Wunsch" nach möglichst vielen Transportwegen durch die Alpen hinter den Investitions- und Rentabilitätsüberlegungen zurückstehen muss und daher lediglich als Bekräftigung in dem Sinne zu verstehen ist, dass eine aktive Transitpolitik auch im Interesse der Kriegswirtschaft liegt.

Mit freundlichen Grüssen

DER DELEGIERTE FUER
WIRTSCHAFTLICHE KRIEGSVORSORGE

F. Mehm

10. Sep. 1973		
U		
S 010 0		
Virt. P		
A	T	T
	B	
	G	
	I	
	PV	
	re	
	ba	
	zf	
	af	
	sb	
	wf	
	ra	
	pa	
	pi	
	fs	
	ft	
	fa	
	ks	
	at	
	ad acta	

Eidg. Amt für Verkehr

3003 Bern

Ihr Zeichen
Votre référence
Vostro riferimento

Ihre Nachricht vom
Votre correspondance du
Vostre corrispondenza del

Unser Zeichen
Notre référence
Nostro riferimento

3000 Bern

14.8.73

714.0/136 P

7.9.73

Alpentransit-Konzept

Sehr geehrte Herren,

Wir danken Ihnen für die Unterbreitung des Antrages an den Bundesrat in der Fassung vom 1. August 1973. Der Antrag gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Bemerkungen zu Ziff. 132 (Zufahrten BLS)

Folgende Projekte sind ganz oder teilweise dem Ausbau der Zufahrtslinien BLS zuzurechnen:

Muttenz-Olten	teilweise
Olten-Bern	teilweise
Ostermundigen-Thun	ganz
Abstellgruppe Uttigen	ganz

Je nach den Anteilen der beiden erstgenannten Objekte, die noch genauer zu bestimmen wären, wird der genannte Betrag von 400 Mio Fr. ungefähr erreicht oder überschritten. Nachdem die Kosten unbestrittenermassen durch die SBB zu tragen sind, spielt diese Abgrenzung hier aber keine Rolle, so dass der Betrag von 400 Mio Fr. überhaupt weggelassen werden könnte. Wichtig ist jedoch, wie weit die vier Objekte in die kommende Vorlage über die langfristige Baufinanzierung aufgenommen werden. Das hängt einerseits von den Bauterminen für den Ausbau der BLS-Linie auf Doppelspur und die Erstellung des Rangierbahnhofes Domodossola II ab und

andererseits von den finanziellen Mitteln, die den SBB schliesslich bewilligt werden. Dementsprechend wäre Ziff. 132 flexibler zu formulieren.

Bemerkungen zu den Dispositiven

Das Dispositiv GVK (Ziff. 155-179) haben wir zur Kenntnis zu nehmen. Die Aufnahme der West-Ost-Achse hat sicher verschiedene positive Aspekte und der beantragte Kreditbeschluss für die baureife Projektierung des Gotthardbasistunnels inkl. Vortrieb des Pilotstollens dürfte den Vorbehalt in Ziff. 159 einigermaßen aufwiegen.

Natürlich wäre das Dispositiv VED (Ziff. 140-152) noch eindeutiger und schon deshalb vorzuziehen. Dabei fragt es sich, ob es für die Ostschweiz nicht dadurch etwas attraktiver gestaltet werden könnte, dass die Durchführung geologischer Untersuchungen für das Trasse Splügen-West in die 1. Phase eingeführt würde.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg wird Ihnen in den nächsten Tagen eine Stellungnahme unserer Finanzabteilung zugehen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident
der Generaldirektion
der Schweiz. Bundesbahnen

i.V.

Dejoud