

|               |          |          |        |
|---------------|----------|----------|--------|
| <b>Alpdok</b> | Datum:   | 15.11.90 |        |
|               | AT-Code: | PRESS    | 091.00 |
|               |          | 3.111.00 |        |

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 15.11.90, 10.00 Uhr

**Referat**

von

**Bundesrat Adolf Ogi**

Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und

Energiewirtschaftsdepartement

anlässlich des Informationsanlasses über  
die Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Bellinzona, 15. November 1990

Die Schweiz hat in der Verkehrspolitik bedeutende Aufgaben zu lösen.

Die bereits bestehenden verkehrspolitischen Konzepte tragen zur erfolgreichen Bewältigung der auf uns zukommenden Probleme bei.

Die Verkehrs- und Transitpolitik des Bundesrates beruht auf 4 Grundsätzen, 4 Schwerpunkten und 3 Etappen.

Die 4 Grundsätze sind:

1. Freie Wahl des Verkehrsmittels.
2. Priorität der Förderung des öffentlichen Verkehrs.
3. Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Möglichkeiten, à notre façon.
4. Bereitschaft der Schweiz, Europa als Testland für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse zu dienen.

Diese vier Grundsätze wollen wir mit 4 Schwerpunkten bewältigen:

1. Vollendung von BAHN + BUS 2000, deren Realisierung bereits im Gang ist.
2. Neue Eisenbahn-Alpentransversale mit den Gotthard und Lötschberg- Basistunnels sowie als Uebergangslösung ein erweiterter Transitkorridor für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse:

Für diese Uebergangslösung hat der Bundesrat im Oktober 1989 ein 1,4 Milliarden-Paket beschlossen.

3. Vollendung des Nationalstrassennetzes, zu der das Schweizer Volk am 1. April dieses Jahres wieder grünes Licht gegeben hat.
4. Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

Dieser Vorhaben werden zeitlich gestaffelt in 3 Etappen realisiert:

- bis ins Jahr 1994  
Verdreifachung der Transportkapazität im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse auf den heutigen Transitachsen Gotthard und Lötschberg / Simplon:

Dies bedeutet eine Erhöhung von heute 150'000 Sendungen pro Jahr auf 470'000 Sendungen.

Unsere Strassen könnten niemals eine solche Leistung erbringen.

- bis ins Jahr 2000/2005  
Vollendung von BAHN + BUS 2000 und Realisierung des Lötschberg-Basistunnels
- bis ins Jahr 2010/2015  
Vollendung des Gotthard-Basistunnels als Kernstück des Alpentransits.

Dabei sind Prioritäten zu setzen.

Verschiedene wünschbare Massnahmen können aus finanziellen Gründen nicht berücksichtigt werden.

Die schweizerische Verkehrspolitik wird aber auch wesentlich vom internationalen Geschehen geprägt.

Ich erinnere vor allem an den EG-Integrationsprozess und an die Entwicklung in den Ostblockländern.

Die Schweiz ist sehr stark mit Europa vernetzt.

Denken wir zum Beispiel an den transalpinen Güterverkehr, der zwischen 1988 und 1989 um über 11 Prozent auf 1,2 Millionen Fahrzeuge respektive Container anwuchs.

Unsere Verkehrswege sind schon heute stark ausgelastet.

Diese Auslastung wird in Zukunft noch massiv zunehmen.

Die Verkehrsprognosen sprechen von einer Verdoppelung des Verkehrsvolumens bis ins Jahr 2000.

Sollen wir diesem Wachstum einen Riegel vorschieben?

Nein.

Oder sollen wir ihn unkontrolliert wuchern lassen?

Nein.

Solche extreme Lösungen können wir uns nicht leisten.

Die Schweiz kann den Verkehr nicht mit einer Verzichtsstrategie aufhalten, das heisst ihre Infrastruktur nicht ausbauen.

Die Folgen wären Staus auf den Strassen und Ueberlastung der Bahnen.

Wir müssten aber auch mit zunehmenden Druck der EG auf die Oeffnung eines 40 Tonnen Korridors rechnen.

Unsere Antwort ist die neue Eisenbahn-Alpentransversale.

Ein Jahrhundertwerk, das Mut und Risikobereitschaft erfordert.

Aber nicht Abenteuergeist.

Die Schweiz muss fähig sein, Visionen zu haben.

Für sich selber. Und für Europa.

Die Schweiz muss sich auf die europäischen Verkehrsentwicklungen vorbereiten.

Sie darf den Anschluss zum zukünftigen europäischen Netz nicht verpassen.

Andererseits müssen wir aber für die Ablehnung eines 40 Tonnen Korridors eine Alternative anbieten.

Aus völkerrechtlichen und aussenwirtschaftlichen Gründen hat die Schweiz nicht die Möglichkeit zu entscheiden, ob sie den Transitverkehr tolerieren will oder nicht.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die europäische Verkehrspolitik auch ohne die Schweiz konzipiert werden kann.

Wir müssen dafür sorgen, dass dies nicht geschieht.

Dafür müssen wir Lösungen anbieten, die auch für uns vertretbar sind.

Oekologisch gesehen ist die Eisenbahn-Alpentransversale eine offensive Antwort auf die mit dem Verkehr verbundenen Probleme.

Die zu erwartenden Verkehrsströme werden kanalisiert und auf das umweltverträglichste und energiesparendste Verkehrsmittel - die Bahn - umgelagert.



Das ist aktiver Umweltschutz und zugleich Wahrnehmung unserer Verpflichtung gegenüber unseren Nachbarn, gegenüber Europa.

Nach aussen verschafft der Alpen transit der Schweiz aber auch den nötigen Handlungsspielraum zur Wahrung ihrer verkehrspolitischen Position.

Am 10. Mai 1989 hat der Bundesrat das Alpen transit-Paket beschlossen und am 23. Mai 1990 die entsprechende Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transverse verabschiedet.

Die Botschaft sieht folgendes vor:

- Gotthard als Alpen transit-Hauptentscheid.
- Als Zusatzentscheid den Bau eines Lötschberg-Basistunnels.
- Den Ausbau der Simplonlinie.
- Die Verbesserung der Zufahrten in der Ostschweiz.

Die Verwirklichung dieser Vorhaben kann zeitlich gestaffelt werden. Die Bauten sind regional verteilt. Das Ganze ist als Baukastensystem konzipiert.

Es bestehen weitere Ergänzungsmöglichkeiten bei den Zulaufstrecken und bei den Infrastrukturen.

Mit diesem Konzept wird der Transitverkehr auf mehrere Verkehrsachsen verteilt, was umweltpolitische Vorteile bietet.

Es müssen weniger Zufahrten ausgebaut werden und das in Realisierung begriffene Projekt BAHN + BUS 2000 kann besser genutzt werden.

Das Konzept ist weniger störungsanfällig (Lawinen, Unwetter).

Das Konzept berücksichtigt die Bedürfnisse der EG.

Unsere Transitpolitik fügt sich somit sinnvoll in die europäische Verkehrspolitik ein.

Diese Lösung strebt aber auch einen politischen Konsens an.

Sie entspricht auch unseren Bedürfnissen, den Bedürfnissen der Schweiz.

Wir bauen in der Schweiz und investieren für Europa.

Gotthard und Lötschberg werden eine zusätzliche Güterkapazität von über 30 Millionen Tonnen pro Jahr ermöglichen.

Dies entspricht der Güterkapazität von 3 bis 4 Millionen Lastwagen, die wir so von unseren Strassen fernhalten.

Das ist eine beachtliche Leistung.

Das vom Bundesrat vorgeschlagene Konzept kann aber nur Erfolg haben, wenn es gelingt, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Dies bedingt Festhalten an der 28 Tonnen Limite, am Nachtfahrverbot und an der Schwerverkehrsabgabe.

Im Zentrum des Konzeptes steht die Erneuerung und Umgestaltung der Gotthardbahn zu einer modernen Flachbahn.

In der Vernehmlassung sprachen sich 13 Kantone und 49 % der Gesamtbevölkerung für den Gotthard aus,

7 Kantone und 38 % der Gesamtbevölkerung für den Lötschberg/Simplon.

Für den Gotthard als Haupttransitachse sprechen vor allem folgende Gründe.

- Direkteste Verbindung Nord-Süd, was im Hinblick auf den künftigen Verkehr von Bedeutung ist.
- Integration des Kantons Tessin.
- Grösste nationale und internationale Unterstützung.
- Bestes betriebswirtschaftliches Ergebnis.
- Optimale Befriedigung der Transitbedürfnisse der EG und des übrigen Europas auf lange Sicht.
- Stärkste Entlastung der Strasse.

Zwischen Arth-Goldau und Lugano wird eine neue Strecke gebaut mit den beiden Basistunnels am Gotthard und am Monte Ceneri.

Dieses Projekt ist das Hauptvorhaben.

Es knüpft im Norden wie im Süden an des bestehende Netz an und schöpft dessen Kapazitäten von täglich 400 Zügen in beiden Richtungen zusammenvoll aus (300 Züge Chiasso, 100 Züge Luino).

Die Kapazität des Gotthard-Basistunnels liegt bei täglich 300 Zügen in beiden Richtungen zusammen. Diejenige der Bergstrecke beträgt bis zu 250 Zügen.

Für die Alpenquerung am Gotthard ergibt sich also eine Kapazität von total bis zu 550 Zügen täglich.

Daraus resultiert eine Reserve von 150 Zügen, welche mit dem Konzept des Bundesrates ausdrücklich nicht ausgeschöpft wird.



Die Fahrzeiten werden auch verkürzt.

Basel via Luzern nach Mailand wird zum Beispiel 3 Stunden 10 Minuten betragen; bisher waren es 5 Stunden 17 Minuten; Bellinzona Zürich 1 Stunde oder 1 Stunde und 15 Minuten (bisher 2 Stunden 30 Minuten).

Wer wird nun mit der Konzipierung und der Durchführung dieser staatspolitisch erstrangigen Aufgabe betraut?

Die Trägerschaft wurde in der Botschaft festgelegt.

Es wurde von einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft abgesehen, weil die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Alpentransits fraglich ist.

Eine solche Gesellschaft wäre auch deshalb verfehlt, weil dieses Projekt einen Teil des bestehenden Bahnnetzes darstellt.

Das restliche Netz bliebe trotzdem im Besitze der Bahnen.

Weiter hätten mit dieser Lösung die Erfahrungen der Bahnen zu wenig genutzt werden können.

Sie haben aber ihre Fähigkeiten verschiedentlich unter Beweis gestellt.

Dieses Potential sollte man nutzen.

Anders als bei Projekten wie zum Beispiel BAHN 2000, erfordert der Bau der Eisenbahn-Alpentransversale aber eine modifizierte Bahnlösung, auch Bahn-Plus-Lösung genannt.

Ich verspreche mir davon die geringsten Reibungs- und Koordinationsverluste.

Es erscheint ratsam, die bisherigen Bahnstrukturen durch ein Koordinations- und Kontrollgremium zu ergänzen.

Es wird vom Bundesrat gewählt und ist dem EVED unterstellt.

Somit werden die bisherigen Aufsichtsorgane des Bundes auf sinnvolle Weise ergänzt.

Das Gremium soll aber auch das Controlling der politischen Behörden während der Bauzeit sicherstellen.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass durch die getroffene Lösung auch eine enge Zusammenarbeit mit den Kantonen gewährleistet wird.

Dieser Zusammenarbeit misst der Bundesrat einen hohen Stellenwert bei.

Die betroffenen Kantone und die Fachstellen des Bundes sind bereits in der Zwischenphase integriert.

Zweck dieser Phase ist es, eine frühzeitige und angemessene Berücksichtigung der regionalen und sachlichen Anliegen zu gewährleisten.

Es ist vorgesehen die Finanzierung zu 25 % aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen zu decken.

Dies entspricht ungefähr 2,5 Milliarden Franken.

Weiter werden die Mittel tranchenweise über Darlehen bereitgestellt.

Das etappenweise Vorgehen drängt sich wegen der Langfristigkeit des Projektes auf.

Das heisst, dass die Gesamtkosten für den Gotthard und den Lötschberg in einem Gesamtkredit festgelegt werden, die Bundesmittel aber tranchenweise von den eidgenössischen Räten freigegeben werden.

Die erste Tranche von 700 Millionen Franken ist für die Projektbereinigung und die Bauvorbereitung bestimmt.

Wie wird das Ganze rechtlich abgestützt?

Rechtlich verankert werden müssen:

- der Bau einer neuen SBB-Linie mit einem Gotthard-Basistunnel.
- der Bau einer neuen BLS-Linie mit einem Lötschberg-Basistunnel.
- der Ausbau der Simplonlinie und die Integration der Ostschweiz.

Weiter sind Finanzierungs- und Verfahrensfragen zu regeln.

Für die Realisierung des Projektes sind 3 Bundesbeschlüsse erforderlich.

Der Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) behandelt folgende Punkte:

- die Zielvorstellungen
- das vorgesehene Konzept
- die Verfahrensfragen
- die Finanzierungsgrundsätze
- die Aufsicht und das Inkrafttreten.

Dieser Beschluss ist dem Referendum unterstellt.

Der Bundesbeschluss über eine Aenderung und Verlängerung der Konzession der BLS räumt dieser das Recht zum Bau und Betrieb einer neuen Bahnlinie mit einem Lötschberg-Basistunnel ein.

Die Gültigkeit der Konzession wird gleichzeitig verlängert.

Dieser Beschluss ist nicht dem Referendum unterstellt.

Der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale regelt die finanziellen Aspekte:

1. Die Genehmigung des Gesamtkredites von 10,1 Milliarden Franken.
2. Die Bewilligung eines ersten Verpflichtungskredites von 700 Millionen Franken.
3. Die Festlegung des Anteils der Ausgaben, die aus dem Treibstoffzoll-Fonds zu decken sind, auf 25 %.

Auch dieser Beschluss ist nicht dem Referendum unterstellt.

Diese Beschlüsse treten gleichzeitig in Kraft.

Dies gewährleistet die Einheit des Alpentransit-Projektes.

Das Projekt ist mit dem internationalen und europäischen Recht vereinbar.

Das Parlament hat den Nationalrat als Erstrat zur Behandlung der Botschaft bestimmt.

Dieser hat, der Bedeutung des Projektes entsprechend, eine 31-köpfige Spezialkommission eingesetzt.



Die Kommission hat einen ehrgeizigen Zeitplan ausgearbeitet.

Ihr Ziel ist es, das Geschäft im Frühling 1991 dem Plenum zu unterbreiten.

Arbeitet der Ständerat ebenso speditiv, so könnte das Parlament Ende 91 oder anfangs 92 das Geschäft verabschieden.

Die Frage ist dann: kommt es zu einer Volksabstimmung oder nicht?

Je nach dem, im Laufe von 1992 oder nach der Volksabstimmung, werden wir definitiv wissen ob die neue Eisenbahn-Alpentransversale nach dem Konzept des Bundesrates in Angriff genommen werden kann.

Ich fasse zusammen:

Dank Alpentransit wird der Kanton Tessin im Personen- und Güterverkehr direkt an das europäische Hochleistungsnetz angeschlossen.

Er wird ein zentrales Glied einer modernen Transportkette Schiene und Strasse zwischen Nord und Süd werden.

Oekologisch gesehen wird der Kanton Tessin im Personen- und Güterverkehr massgeblich entlastet, wenn der zukünftige Schwerverkehr auf die Bahn verwiesen werden kann.

Der Personenverkehr durch die Alpen in Richtung Nordschweiz wird viele und schnelle Verbindungen aufweisen.

Dadurch wird das Angebot von BAHN + BUS 2000 im Kanton Tessin noch attraktiver.

Der Bundesrat hat dieses hier vorgestellte Konzept gewählt, um unser Transitproblem zu lösen.



Es ist ein erster Schritt, der innerschweizerisch realisiert werden muss.

Das Konzept basiert auf den bestehenden Achsen, die modernisiert und ausgebaut werden.

Es wird im Baukastensystem realisiert.

Mit dem ersten Schritt wird das Nötige und das Mögliche getan.

Die Zufahrten im Süden und im Norden genügen.

Das System funktioniert.

Es wird aber voll ausgenutzt.

Wenn bei Betriebsaufnahme andere Bedürfnisse aufkommen oder wenn das Verkehrsaufkommen rasch steigt, müssten zusätzliche Schritte in Betracht gezogen werden.

Jetzt aber realisieren wir den ersten Schritt.

Helfen Sie alle mit.