

DER VORSTEHER
DES EIDGENÖSSISCHEN VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENTES

3003 Bern, 3. April 1990

Herrn Bundesrat
Flavio Cotti
Eidg. Departement des Innern
Inselgasse

3003 B e r n

Treffen mit EFTA-Umweltministern vom 5./6. April 1990
Dokumentation über schweizerische Transitpolitik

Lieber Flavio

Als Beilage übermittle ich Dir die gewünschten Unterlagen:
eine "Speaking-Note" in Französisch und eine Dokumentation
in Deutsch und Englisch.

Mit freundlichen Grüssen

Beilagen erwähnt.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Der Direktor


ZUKÜNFTIGER TRANSITVERKEHR DURCH DIE SCHWEIZ

1. Massnahmenpaket Transitverkehr des Bundesrates

Die Geschichte unseres Landes war seit je mit der Bereitstellung und Sicherung von Verkehrswegen für den internationalen Transit verbunden. Wir wollen diese Aufgabe auch in Zukunft erfüllen.

Wir werden diese Aufgabe aber nicht mit einem Strassenkorridor für 40 Tonnen schwere Lastwagen erfüllen, sondern unsere Gewichtslimite von 28 Tonnen im Strassenverkehr beibehalten und den Verkehr möglichst umweltschonend mit der Bahn bewältigen. Dafür sprechen Gründe der Oekologie, der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit. Entscheidend ist auch die hohe Besiedlungsdichte unseres Landes.

Der Bundesrat hat sich deshalb mit Beschlüssen vom 10. Mai, 28. Juni und 24. Oktober 1989 für eine weitere Modernisierung der Bahnen und eine Politik des "kombinierten Transit-Güterverkehrs Schiene und Strasse" durch die Schweizer Alpen entschieden.

Er stützte sich bei den Entscheiden für sein langfristig ausgerichtetes "Gesamtpaket transitpolitischer Massnahmen" auf die Ergebnisse umfangreicher Konsultationen im In- und Ausland. Zudem ist es die logische Fortsetzung des vom Schweizer Volk im Jahre 1987 beschlossenen Projektes BAHN 2000, mit welchem das Eisenbahnnetz für den Binnenverkehr ausgebaut und modernisiert wird.

Das Transitkonzept des Bundesrates ist nur erfassbar, wenn es in den Gesamtzusammenhang der schweizerischen Verkehrspolitik gestellt wird.

Dieser Gesamtzusammenhang lässt sich vereinfacht wie folgt definieren:

4 Schwerpunkte

- Bahn und Bus 2000
- Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und erweiterter Transitkorridor für den kombinierten Verkehr (Uebergangslösung)
- Vollendung des Nationalstrassennetzes
- Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

3 Etappen

- bis 1994 Vervielfachung des Kombi-Verkehrsangebotes auf den heutigen Transitachsen
- bis 2000 Realisierung Bahn und Bus 2000 sowie
- Lötschberg-Basistunnel und Gotthard-Basistunnel als Herzstück der NEAT bis 2010.

4 Prinzipien

- freie Wahl der Verkehrsmittel
- Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Bedürfnissen (à notre façon)
- Priorität des öffentlichen Verkehrs
- die Schweiz als Testland für den kombinierten Verkehr.

1.1 Die neue Eisenbahn-Alpentransversale

Dem zukünftigen Personen- und Gütertransit durch die Schweiz sollen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) am Gotthard als Hauptachse und ein Lötschberg-Basistunnel - zur Aufwertung der Lötschberg-Simplon-Achse - dienen.

Dadurch werden die heutigen Fahrzeiten zwischen Basel und Mailand von über 5 Stunden auf etwas über 3 Stunden verkürzt. Diese beachtlichen Zeitgewinne und die von heute 420 auf 550 Züge pro Tag erhöhten Transitzkapazitäten ermöglichen konkurrenzfähige Transittarife und einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Sie fügt sich ins europäische Schnellbahnnetz ein.

Zunächst soll ein Basis-System für den Transitverkehr entstehen, welches im Baukastenprinzip der zukünftigen Nachfrage angepasst werden kann. Es handelt sich nicht einfach um den Bau zweier Alpentunnels. Die Schweiz präsentiert vielmehr ein europäisches logistisches Konzept.

1.2 Die Uebergangslösung

Der Bundesrat hat am 24. Oktober 1989 Beschluss zum Transitzkorridor für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse gefasst. Dieser Korridor stellt eine Uebergangslösung dar, bis die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen ihren Betrieb aufnehmen können. Er bildet zudem Bestandteil des Mandates für die Verkehrsverhandlungen Schweiz - EG.

Die Angebotsverbesserung beinhaltet den Bau eines Doppelkorridors am Gotthard und Lötschberg/Simplon.

Gotthard:

- Führung von 44 langen Zügen zu 30 - 36 Wagen mit einer Kapazität von 1'500 Sendungen pro Tag oder rund 360'000 pro Jahr;
- Dieses Angebot geht von einem gemischten Verkehr unbegleiteter kombinierter Verkehr und rollender Landstrasse aus und rechnet mit einer vollen Auslastung an 250 Arbeitstagen;

- Der Transport erlaubt eine Beförderung mit rollender Landstrasse für Lastwagen mit Eckhöhe 3,80 m.

Lötschberg/Simplon:

- 14 Züge rollende Landstrasse zu 30 Wagen mit einer Kapazität von 420 Sendungen pro Tag/110'000 pro Jahr;
- Der Korridor ist mit rollender Landstrasse für Lastwagen mit Eckhöhe bis 4 m passierbar.

Gegenüber der heute geschätzten Kapazität von 160'000 Sendungen werden neu insgesamt 470'000 Sendungen bewältigt werden können, oder 10 Mio Tonnen gegenüber 3,4 Mio Tonnen heute.

Die heutige Huckepackkapazität am Gotthard wird damit dreifacht und zusammen mit dem Korridor am Lötschberg-Simplon kann das Vierfache der heutigen Nachfrage bewältigt werden.

Vorgesehen ist die Fertigstellung innert vier Jahren nach Auftragserteilung.

Bis anhin machte der Schweizerische Bundesrat die Verwirklichung des Transitkorridors für den kombinierten Verkehr von erfolgreichen EG-Verhandlungen abhängig. In Abweichung von dieser Absicht hat er beschlossen, den Ausbau des Gotthards unverzüglich in Angriff zu nehmen. Er will damit erneut seinen Willen bekunden, seinen Beitrag im Transitverkehr zu erbringen.

Der Ausbau der Lötschbergachse hängt nach wie vor von einem günstigen Abschluss der EG-Verhandlungen ab, da die entsprechenden Investitionen die Kapazität dieser Achse beeinträchtigen. Ein wesentliches Problem bildet sodann die Abnahme des Verkehrs im Süden. Die Infrastruktur ab Iselle Richtung Italien ist auf eine Eckhöhe von 3,5 m ausgerichtet. Deshalb sind auch in Italien Anschlussinvestitionen unumgänglich.

Die beschlossene Investitionssumme beläuft sich auf 1,465 Milliarden Schweizer Franken. Davon entfallen auf den Gotthard 1,151 Milliarden Schweizer Franken.

Die bis in die Jahre 2020/2030 prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa kann nur durch einen massiven Kapazitäts- und Leistungssprung bei den Bahnen aufgefangen werden. Die enormen zusätzlichen Mengen an Gütertransit dürfen als Folge bereits ausgeschöpfter Kapazitäten und zu starker Belastung von Mensch und Umwelt nicht mehr auf der Strasse durch die Alpen transportiert werden.

Um ihren Beitrag an eine sinnvolle Alternative zu leisten, ist die Schweiz bereit, für Europa in neue und moderne Schienenwege zu Gunsten des kombinierten Verkehrs zu investieren.

Mit seinem Massnahmenpaket will der Bundesrat die traditionelle Transitpolitik der Schweiz fortführen und noch intensivieren, um so leistungsfähige Verkehrswege durch die Alpen zur Verfügung zu stellen. Seine zukunftsgerichtete Transitpolitik soll einerseits den nationalen Interessen entsprechen. Sie soll sich aber auch in die europäische Verkehrspolitik einfügen, in welcher mit dem Bau des Aermelkanaltunnels bereits ein entscheidender Schritt in die Richtung des kombinierten Güterverkehrs getan wurde.

Der Bundesrat geht bei der Planung der Grossinvestitionen für ein Transitkonzept Schweiz davon aus, dass die Europäische Gemeinschaft die umweltfreundliche Verkehrspolitik der Schweiz unterstützt und ihrerseits dieses Transitangebot auf der Schiene mit dem Bau von Umlade-Terminals und anderen Infrastrukturmassnahmen flankierend fördert.

3.4.90

Beilage

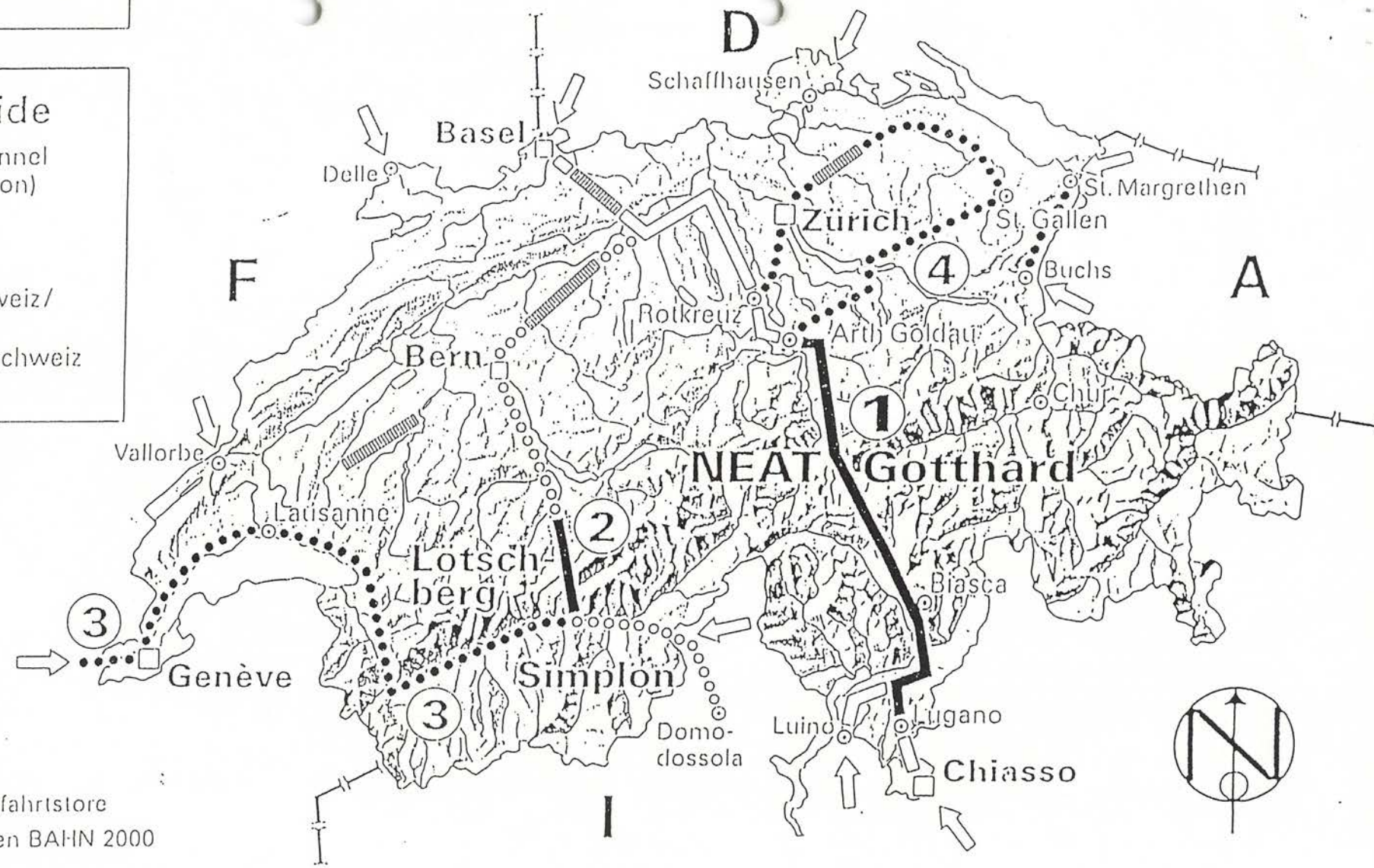
Transitkonzept NEAT

① NEAT Gotthard

(Beschluss des Bundesrates vom 28. 6. 1989)

Zusatzentscheide

- ② Lötschbergbasistunnel (Kandergrund-Raron)
- ③ Aufwertung der Simplonachse
- ④ Anschluss Ostschweiz/ Verbesserungen Ostschweiz-Innerschweiz und Rheintal

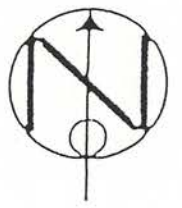
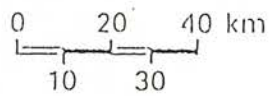


Legende:

- Eisenbahn-Einfahrtstore
- Neubaustrecken BAHN 2000

Transitachsen Güterverkehr

- bestehende Zufahrten der NEAT Gotthard
- bestehende Zufahrten Lötschberg-Simplon



Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement

Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 27. 10. 1989

© HERRMANN, CH-3182 UEBERSTORF



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Future Traffic Through Switzerland

1. The Federal Council's Overall Plan of Measures for Through Traffic

All along its history, Switzerland has always been concerned with providing and securing lines of communication for international traffic. It is our will to fulfill this task also in future. However, this shall not be done by a road corridor for lorries of 40 tons through our country. We are determined to keep up the weight limit of 28 tons and to convey the traffic sparing the environment as much as possible. This solution is dictated by aspects of ecology, quality of life and traffic safety. A further decisive reason is the density of population in our country.

With its decisions of 10th May, 28th June and 24th October 1989, the Swiss Federal Council settled in favour of a further modernization of the railways with a policy for **combined freight through traffic** by rail and road through the Swiss Alps.

The Federal Council based its decision concerning this overall plan of through traffic policy measures, on the results of comprehensive consultations at home and abroad. Furthermore, it is the logical development of the RAIL 2000 project adopted by the Swiss electorate in 1987, by which the railway network will be extended and modernized for Swiss internal traffic.

The Federal Council's through traffic policy concept can be understood only if it is viewed from the general context of Swiss transport policy.

This general concept may be defined in a simplified form as follows:

4 Priorities

- RAIL+BUS 2000.
- New Alpine Rail Axis (NARA) and extended through traffic corridor for combined traffic (interim solution)
- Completion of the national road network.
- Improvement of traffic in agglomerations.

3 Stages

- Until 1994, quadruplication of the combined traffic offer on today's through axes.
- By the year 2000, implementation of RAIL+BUS 2000.

- A Lötschberg base tunnel and a St. Gotthard base tunnel as the core of NARA by 2010.

4 Principles

- Free choice of the means of transport.
- Conveying additional traffic in accordance with our needs.
- Giving priority to public transport.
- Switzerland as a test country for combined traffic.

2. The New Alpine Rail Axis (NARA)

New Alpine Rail Axes (NARA) crossing the **St. Gotthard** as the **main axis**, with a **Lötschberg base tunnel** thus increasing the importance of the Lötschberg-Simplon axis, will serve the future passenger and freight traffic through Switzerland.

The journey between Basle and Milan will thus be reduced from more than 5 hours to just over 3 hours. This remarkable gain of time and the capacity, increased from 420 to 550 trains per day, make competitive tariffs for through traffic possible and will result in optimum economic benefit from the new Alpine axes integrated into the European high-speed railway network.

Initially, a basic system of base tunnels and the necessary access lines will be constructed for through traffic, which can be adapted according to future demand in the same way as a modular construction scheme. It is not just simply the construction of two Alpine tunnels which Switzerland is offering; but rather, a logistic Europe-oriented concept.

According to most recent estimations, the total cost of this basic system, without full construction of all the access lines, will amount to some 10'000 million Swiss Francs.

3. The Interim Solution

On October 24th, 1989, the Swiss Federal Council decided upon a through traffic corridor for combined traffic rail/road. The corridor is an interim solution until the new Alpine rail tunnels will be operational. At the same time, it is an element of the transport negotiation mandate between Switzerland and the EC.

The improvements of the transport offer consist mainly in the construction of a dual corridor for freight through traffic on the St. Gotthard and the Lötschberg/Simplon routes.

St. Gotthard:

- 44 long trains per day consisting of 30 to 36 wagons each, offering a capacity of 1'500 shipments per day or approx. 360'000 per year.
- This capacity is based upon a mix between unaccompanied combined traffic (containers and swap-bodies) and roll-on roll-off conveyance for lorries, and upon full utilization during 250 working days.
- This corridor allows piggyback conveyance of lorries with a height of 3.80 meters at the corners.

Lötschberg/Simplon:

- 14 roll-on roll-off trains of 30 wagons each, offering a capacity of 420 shipments per day or 110'000 shipments per year.
- This piggyback corridor can be used by lorries of up to 4.00 meters height at the corners.

Compared to the present capacity of an estimated 160'000 shipments, a future total of 470'000 shipments can be carried amounting to 10 million tons compared to 3.4 million tons today.

Today's capacity in combined traffic across the St. Gotthard route will be tripled. Together with the Lötschberg-Simplon corridor a demand four times the size of today can be coped with.

This new offer will be operational four years after the mandate is assigned.

Until recently, the Federal Council declared the construction of the through traffic corridors to be conditional on the successful outcome of the negotiations with the EC. Departing from this intention, the Council decided to start the construction of the **St. Gotthard corridor** immediately, thus demonstrating its firm determination to contribute to the solution of the through traffic problems in Europe.

However, the construction of the **Lötschberg axis** is still conditional on a favourable outcome of the EC negotiations because its design impairs the capacity of this line. A considerable problem is the continuation of the traffic south of Switzerland. The railway line south of Iselle in Italy has a clearance gauge for a maximum height of only 3.50 meters at the corners of lorries in piggyback transport. Therefore, subsequent investment is also needed in Italy.

The sum of investments for the two corridors amounts to 1'465 million Swiss francs, of which 1'151 million Swiss francs concern the St. Gotthard.

4. The Federal Council's Intention in Transport Policy

The doubling of freight traffic between northern and southern Europe, projected for 2020/2030, can only be absorbed by a massive leap in capacity and performance by the railways. Because of limited capacity and severe impact upon man and his environment, the enormous additional quantity of freight traffic cannot any longer be transported through the Alps by road.

Switzerland is willing to contribute a positive alternative system to Europe by investing in new and modern rail infrastructure favouring the use of combined transport.

With its overall plan of measures, the Swiss Federal Council expects to develop and intensify the traditional Swiss through traffic policy and make accessible an efficient transport infrastructure through the Alps. This through traffic strategy should, on the one hand, reflect national interests; on the other hand, however, it should complement the **European transport policy**. The construction of the **channel tunnel** is already a positive step towards combined transport.

In planning these major investments for a Swiss through traffic strategy, the Federal Council believes that the European Community will support a transport policy favouring the environment and promote rail through traffic by constructing transfer terminals and other supporting improvements to the infrastructure.

Attached: Graph of the Through Traffic Concept

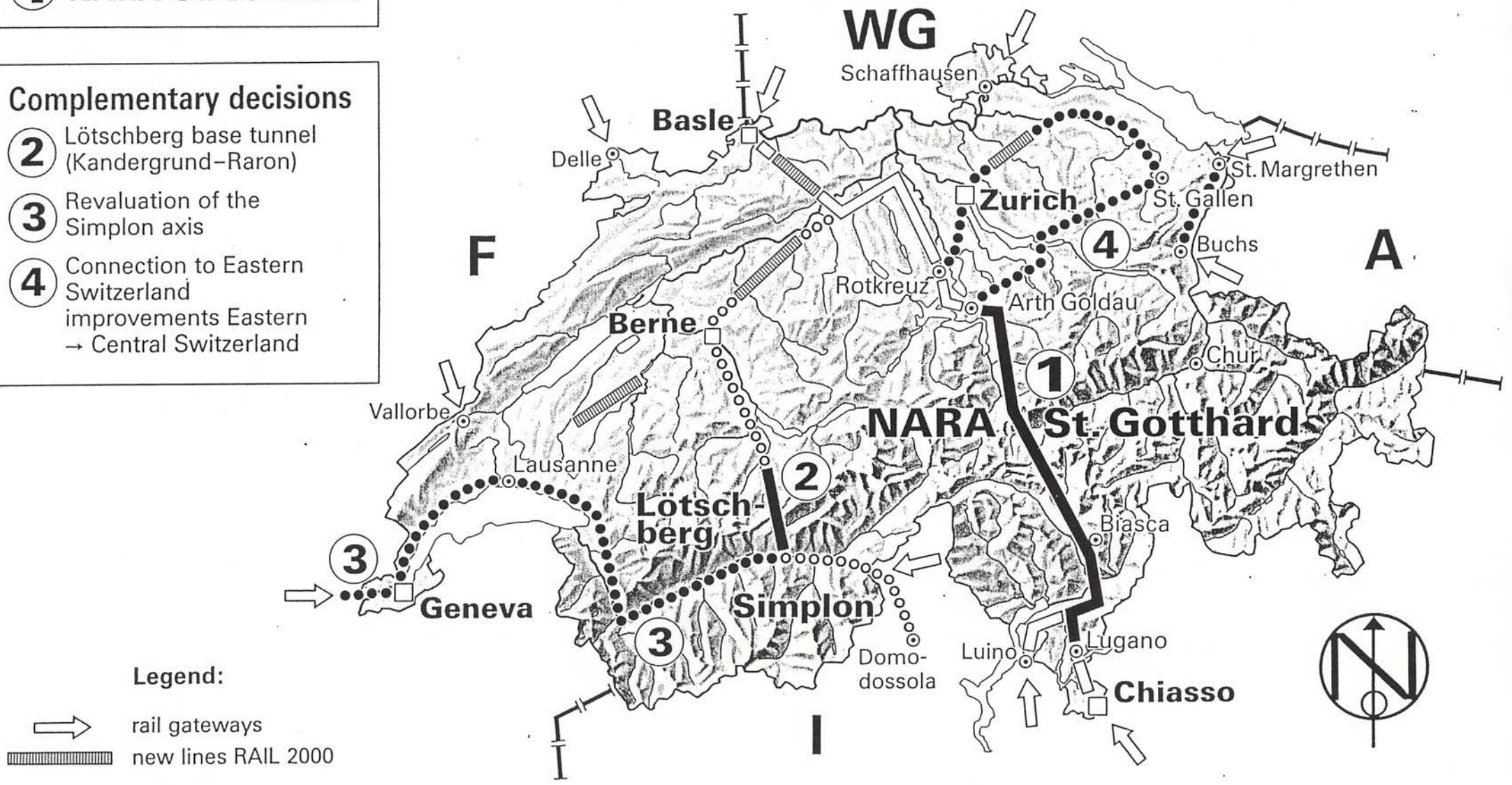
3/4/90

THROUGH TRAFFIC CONCEPT NARA

(Decision by the Federal Council on June 28th, 1989)

PRINCIPLE DECISION
① NARA St. Gotthard

Complementary decisions
② Lötschberg base tunnel (Kandergrund-Raron)
③ Revaluation of the Simplon axis
④ Connection to Eastern Switzerland improvements Eastern → Central Switzerland



Legend:

- rail gateways
- ▨ new lines RAIL 2000

Freight through traffic axes:

- existing acces lines to NARA St. Gotthard
- ⋯ existing acces lines to Lötschberg/Simplon

Reproduced with the permission of the Federal Office of Topography from 27. 10. 1989

Eidg. Verkehrs- und Energie-
wirtschaftsdepartement

© HERRMANN, CH-3182 UEBERSTORF



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

Bundeshaus Nord, 3003 Bern

Telefax Nr. 61 78 29

TELEFAX - BEGLEITBLATT

An:	Mr KOEN VAN GOETHEM ANTWERP/BELGIUM
Telefax-Nr:	00-32-3-2342786
Von:	BUNDESAMT FUER VERKEHR CH-3003 BERN Dr. Niederberger
Anzahl Seiten inkl. Begleit- blatt	6
Datum:	03.12.1990
Zeit:	08.30 h
<u>Bemerkungen:</u>	Mit freundlichem Gruss Sekretariat

Berne, le 3 avril 1990

La Suisse et sa politique des transports

La charge polluante créée par la pollution de l'air et le bruit atteint des limites critiques et les a parfois dépassées en de nombreux endroits.

Pour des raisons relevant de la sécurité du trafic, de l'écologie et de la qualité de la vie, nous voulons effectuer les transports de manière aussi écologique que possible, c'est-à-dire par le rail.

Cela signifie que le transit des marchandises à travers les Alpes sera assuré dans le cadre du trafic par wagons complets et, principalement, par le biais du trafic combiné.

Si le futur trafic-marchandises n'est pas transféré massivement vers le rail, le chaos est programmé dans le domaine des transports et - ce qui serait beaucoup plus grave - l'équilibre écologique de nos régions alpines serait menacé.

Au cours de ces dernières années, le gouvernement suisse a donc pris une série de mesures politiques qui doivent renforcer le transfert du trafic-voyageurs et marchandises vers les moyens de transports publics, qui sont plus favorables à l'environnement.

En 1987, le projet de Rail 2000 à marqué une étape de la politique des transports, introduisant en Suisse la renaissance du chemin de fer.

Ce projet vise à améliorer l'attrait et l'efficacité des chemins de fer suisses et des autres moyens de transport public dans le plus grand nombre de régions possible.

Rail 2000 concerne surtout le transport national des voyageurs, mais il améliore aussi l'offre du trafic-marchandises.

La construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes constitue un autre grand projet d'investissement.

Je vous sou mets une documentation sur la politique du transit, qui vous donne des renseignements supplémentaires.

En bref, la conception du transit comprend les mesures suivantes:

- construction d'une ligne à grand débit, reliant en palier Arth-Goldau à Lugano à travers le Saint-Gothard
- construction du tunnel de base du Loetschberg
- aménagement de l'axe du Simplon
- amélioration des accès de la Suisse orientale et du sud de l'Allemagne vers la nouvelle transversale alpine du Saint-Gothard.

C'est vraisemblablement avant la fin du printemps 1990 que le gouvernement proposera au Parlement de moderniser ces deux lignes.

Tout le système ferroviaire alpin, à savoir les deux nouvelles lignes précitées, sera opérationnel aux alentours de l'an 2010.

Nous voulons intégrer nos axes de transit dans un réseau à grande vitesse cohérent et européen, dont la concrétisation se fait rapidement dans les pays limitrophes.

Le gouvernement suisse se rend compte des problèmes urgents qui se posent dans le trafic européen nord-sud.

Il a donc décidé de mettre en oeuvre une solution transitoire d'ici à l'ouverture des tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg: l'infrastructure existante sera améliorée rapidement durant cette période.

Grâce à un corridor de ferroutage au Saint-Gothard et au Loetschberg-Simplon, la capacité actuelle de ce genre de trafic sera triplée d'ici à 1994.

Le corridor de ferroutage disponible actuellement au Saint-Gothard est en train d'être développé.

Sur l'axe Loetschberg-Simplon, les investissements pour le nouveau corridor ouvert aux camions de 4 m de hauteur ne seront effectués que si les CE abandonnent définitivement leur exigence relative au corridor routier pour les 40 tonnes.

La limite de 28 tonnes que nous appliquons pour le trafic routier n'est pas dirigée contre les camionneurs étrangers.

Pour des raisons inhérentes à la sécurité du trafic et à l'écologie, elle est surtout valable pour les véhicules routiers suisses, et cela depuis de nombreuses années, à une époque où le transport routier de marchandises n'avait pas l'importance qu'il a actuellement.

Annexe:

Zukünftiger Transitverkehr durch die Schweiz.