

# TRANSITKONZEPT DER SCHWEIZ

AlpTransit ist das Rückgrat des Massnahmepaketes  
für den Transitverkehr



Eidgenössisches Verkehrs- und  
Energiewirtschaftsdeparte-  
ment, 3003 Bern, Schweiz

Département fédéral des  
transports, des communica-  
tions et de l'énergie, 3003  
Berne, Suisse

Dipartimento federale dei tras-  
porti, delle comunicazioni e  
delle energie, 3003 Berna,  
Svizzera

Federal Department of Trans-  
port, Communications and  
Energy, 3003 Berne, Switzer-  
land

SCHWEIZ  
SUISSE  
SVIZZERA  
SWITZERLAND

DOC - 3/d/7. 6. 1990





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

## TRANSITKONZEPT DER SCHWEIZ

- für Strasse und Bahn
- Kurz-, mittel- und langfristig

### 1. Die Transitmassnahmen der Schweiz entlasten die Strasse und dienen auch den Strassentransporteurern

Die Geschichte unseres Landes ist 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 möglichst umweltschonend und doch kapazitätsgerecht mit dem Kombinierten Verkehr Schiene/Strasse bewältigen. Ein Strassenkorridor für 40-Tonnen schwere Lastwagen, kommt deshalb nicht in Frage, die Gewichtslimite von 28 Tonnen muss beibehalten werden. Folgende Gründe sprechen für diesen Weg:

#### - Kapazität:

Bei Aufhebung der 28-Tonnen-Limite würde der Strassentransitverkehr (Güter- und Personenverkehr) zusammenbrechen. Um den rapid wachsenden Gütermehrverkehr (Verdoppelung bis 2005) auf der Strasse bewältigen zu können, müsste die Nord-Süd-Autobahn Basel-Gotthard-Chiasso verbreitert werden. Das ist wegen der Enge der Bergtäler aus topographischen und wegen den Kunstbauten mit Brücken aus technischen Gründen nicht möglich.

#### - Umwelt:

Der Schutz der Alpen als Erholungsraum, aber auch die Schutzfunktion der Bergwälder gegen Lawinen und Erdbeben sprechen gegen einen zusätzlichen Ausbau der Strasse. Ist doch der Strassenverkehr nach wie vor

erheblich am Ausstoss von Schadstoffen beteiligt - auch wenn die Umstellung auf abgasärmere LKW zu begrüssen ist.

- Lebensqualität:

Die Bevölkerung an den Transitachsen ist stark belastet. Eine Zunahme des Strassengüterverkehrs wird sie nicht akzeptieren.

- Verkehrssicherheit:

Eine Zunahme des Strassengüterverkehrs erhöht auf den kurven- und steigungsreichen Bergstrecken das Unfallrisiko - gerade auch für den Personenverkehr.

## 2. Angebot der Schweiz

Die Schweiz bietet sowohl wirtschaftlich, kapazitätsmässig wie technisch eine valable Alternative zum reinen Strassengüterverkehr: Es ist der Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse durch die Schweiz. Dies soll in drei Schritten geschehen:

### Kurzfristig

Bis 1993/94: Ausbau der Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur am Gotthard (72 neue Lokomotiven, 18 neue Gleisanlagen, 10 neue Stellwerke, 1000 neue Eisenbahnwagen). Das führt zur Verdreifachung der heutigen Kapazität auf 360'000 Sendungen pro Jahr (44 lange Züge zu 30 - 36 Wagen pro Tag).

Ausbau des bestehenden Lötschbergtunnels mit einem dritten Gleis und des Simplontunnels mit neuen Stromschienen. Das führt zu einem neuen Angebot auf dieser Strecke (14 Züge rollende Strasse mit 420 Sendungen pro Tag).

- 3 -

Damit können auch LKW mit 4 Metern Eckhöhe transportiert werden.

Die Massnahmen im Lötschberg und Simplon werden nur dann getätigt, wenn ein Transitabkommen mit der EG zustande kommt.

Der gesamte kurzfristige Ausbau des Transits durch die Schweiz wird die Tonnage-Kapazität verdreifachen, von 3,4 Millionen Tonnen auf 10 Millionen Tonnen. Das entspricht 470'000 Sendungen pro Jahr. Kostenpunkt für die Schweiz: 1,4 Milliarden Franken.

Wir könnten das gleiche Angebot auf der Strasse nicht zur Verfügung stellen.

Mittel- und langfristig:

Bis 2000:

- Fertigstellung des Konzeptes Bahn/Bus 2000, mit einer neuen Bahnlinie Basel - Olten - Bern, das die Zufahrten zu den Alpenbasistunneln sowie eine bessere Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs garantiert.
- Errichtung eines Eisenbahnbasistunnels am Lötschberg von 28 Kilometern Länge (mit rollender Strasse). Der Simplontunnel ist heute nicht ausgelastet und hat somit noch Kapazitäten frei.
- Fertigstellung des Autobahnnetzes in der Schweiz (mit 1'800 Kilometern auf kleiner Verkehrsfläche eines der dichtesten Autobahnnetze Europas).

Bis 2007/2010:

- Gotthard-Basistunnel als Kernstück der neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT. Mit Ausbau der Zufahrten.

Die Kosten dieses gesamten Verkehrsinfrastrukturbaus: ca. 30 Milliarden Franken (entspricht fast einem Jahresbudget der Schweiz).

### 3. Grundsätze

Folgende Grundsätze leiten die Schweizer Verkehrspolitik:

- Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Möglichkeiten - à notre façon. D.h., so dass es ein Alpenland wie die Schweiz verkraften kann.
- Priorität des Öffentlichen Verkehrs. D.h. Verlagerung von Strasse auf Schiene.
- Schweiz als Testland Europas für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Was sich in der Schweiz durchsetzt, kann sich auch in Europa durchsetzen.

Die Schweiz ist bereit zu beweisen, dass diese Verkehrsphilosophie funktioniert.

### 4. Verhältnis Schweiz - EG

Die Schweiz investiert für Europa, denn ein Binnenmarkt braucht effiziente Verkehrswege. Diese Investitionen können aber erst getätigt werden, wenn die EG ausdrück-

- 5 -

lich dieses Transitkonzept und die Transitphilosophie akzeptiert hat. Dies kann nur mit dem Abschluss des Transitabkommens Schweiz - EG geschehen. Denn nur koordiniert mit Europa hat dieses System des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse und des Transites durch die Alpen, wie es die Schweiz bauen will, einen Sinn.

Stimmt die EG nicht zu, und werden die nötigen Verkehrsanschlüsse im Norden und Süden der Schweizer Transitachse nicht erstellt, so wird die Schweiz diese Investitionen für den europäischen Transitverkehr nicht tätigen. Denn diese Investitionen sind für Europa, nicht für die Schweiz.

Ohne diese Investitionen für einen effizienten Gütertransit durch die Alpen würde aber der Güterverkehr sehr schnell an Kapazitätsgrenzen stossen, weil der Strassen- transit, wie vorne dargelegt, in den engen Bergtälern (Reusstal, Leventina, Kandertal) nicht ausgebaut werden kann. Ein Verzicht oder ein Hinauszögern dieser von der Schweiz geplanten Transitinvestitionen hätte einen Verkehrszusammenbruch in den Alpen mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen für den Binnenmarkt zur Folge.

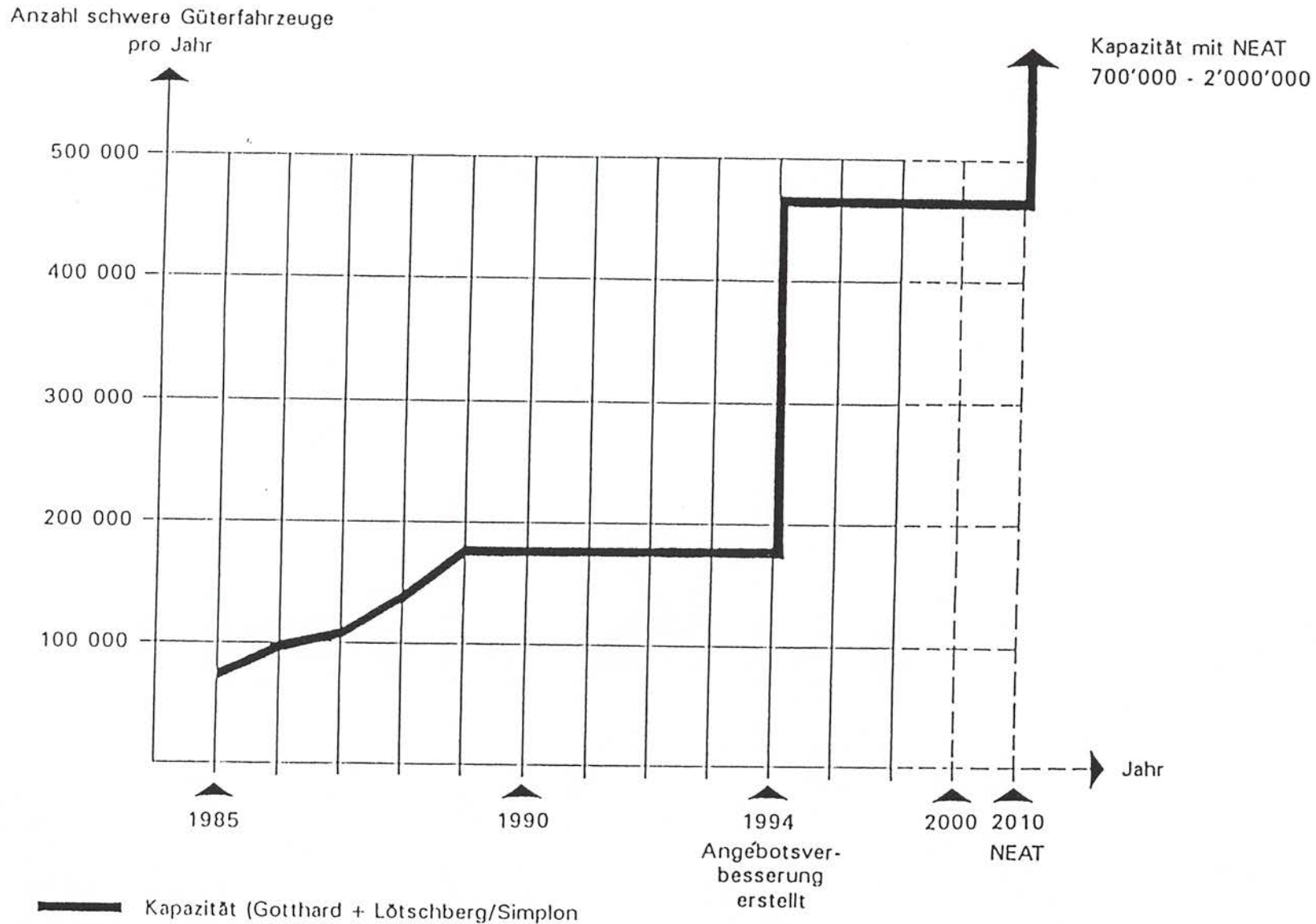
## 5. Fazit

Eine Einigung über die grundsätzliche Ausrichtung der Transitpolitik der EG und der Schweiz ist nötig, unter Respektierung der ökonomischen, ökologischen, politischen und technischen Gegebenheiten. Konkret soll diese Transitphilosophie im Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EG geschehen. Ein Hinauszögern dieses Abkommens hätte eine Verschleppung dieser kurz-, mittel- und langfristigen Verkehrsinvestitionen der Schweiz zur Folge.

Bern, 29. Mai 1990

# Uebergangslösung Transitkorridor

## Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr



— Kapazität (Gotthard + Lötschberg/Simplon)

NEAT = Neue Eisenbahn Alpentransversale

Transalpiner Güterverkehr

Trafic-marchandises transalpin

Traffico merci transalpino

Freight traffic crossing the Alps

Beförderte Gütertonnen pro Jahr auf Schiene und Strasse

Tonnages transportes annuellement par le rail et la route

Tonnellaggio trasportato annualmente per ferrovia e per strada

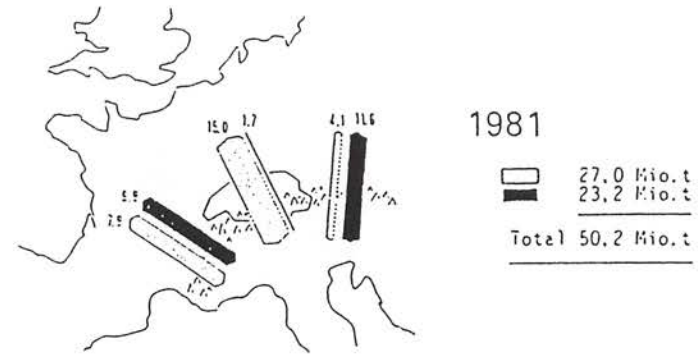
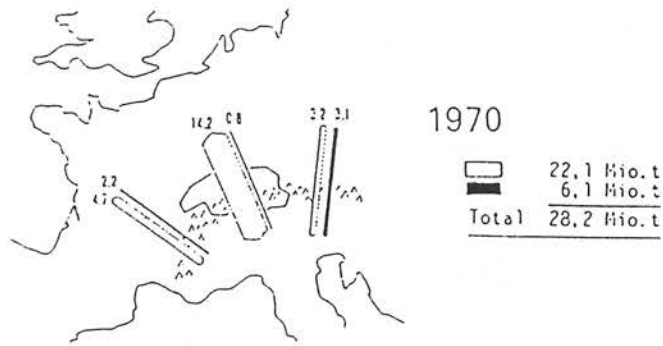
Tonnes transported per year on rail and road

(von Modane bis Brenner)

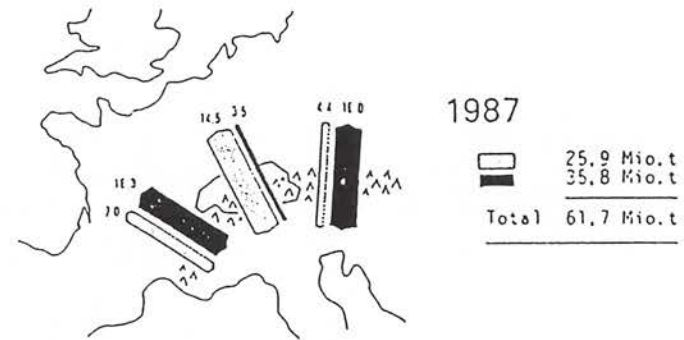
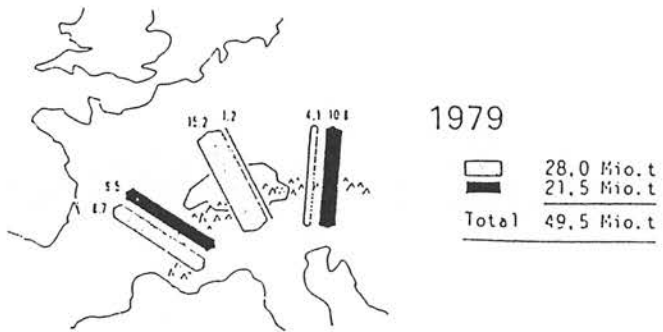
(de Modane au Brenner)

(da Modane al Brennero)

(from Modane/France to Brenner/Austria)



□ Schiene / Rail / Ferrovia / Rail  
 ■ Strasse / Route / Strada / Road



1972

Eröffnung Brenner-Autobahn  
 Ouverture de l'autoroute du Brenner  
 Apertura autostrada del Brennero  
 Opening of the Austrian Brenner motorway

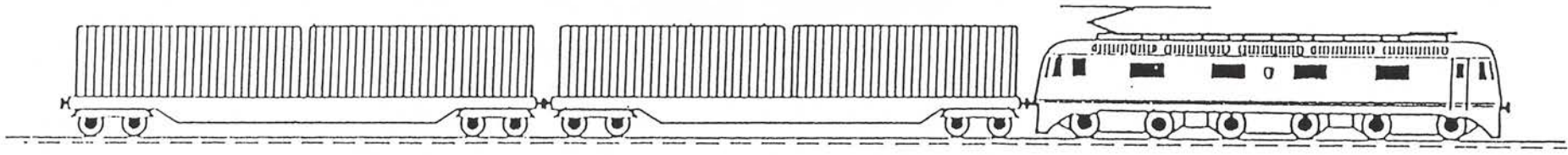
1980

Eröffnung Gotthard- und Fréjus-Strassentunnels  
 Ouverture du tunnel routier du St-Gothard et du Fréjus  
 Apertura gallerie stradali del San Gottardo e Fréjus  
 Opening of the St.Gothard and Fréjus road tunnels

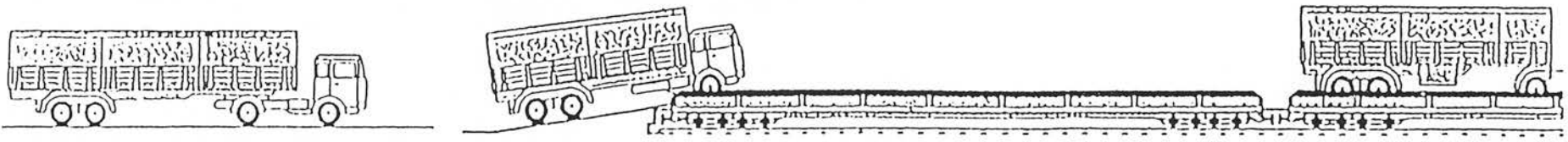


# Arten des kombinierten Verkehrs

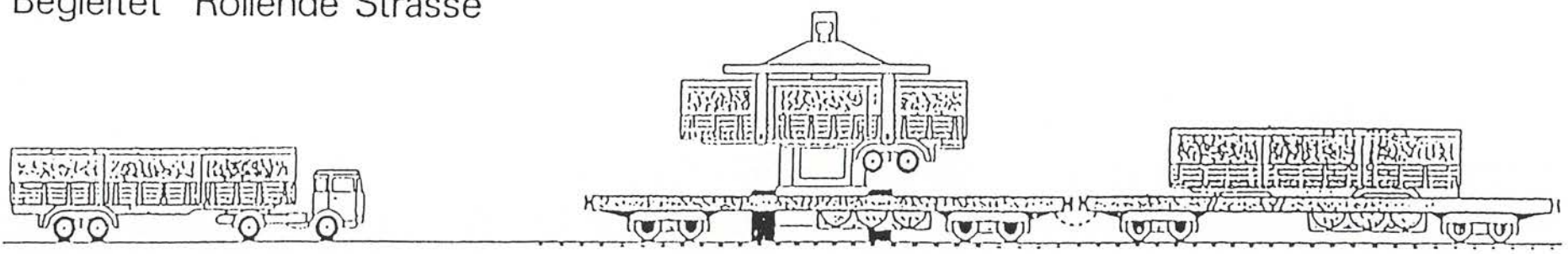
## Grosscontainer



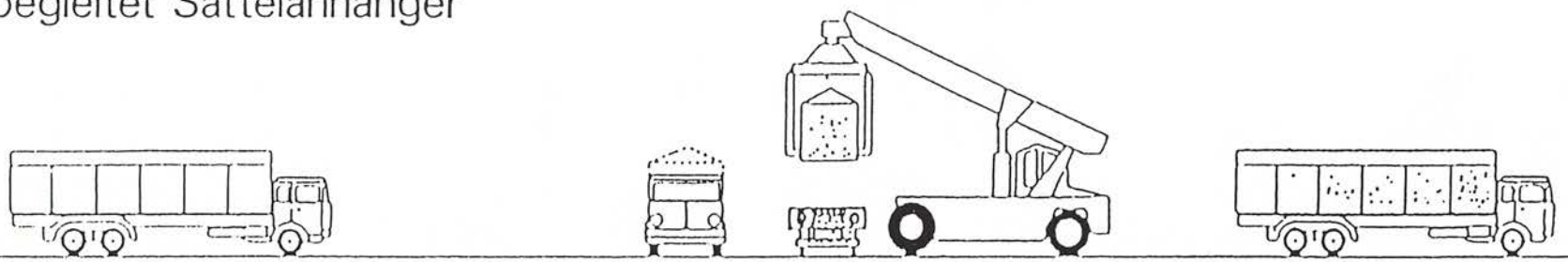
## Huckepack



Begleitet "Rollende Strasse"



Unbegleitet Sattelanhänger



Unbegleitet Wechselaufleger