



Nr. 062.4 pl

3003 Bern, 26. November 1987

Nationalrat

87.700 Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987

An den B u n d e s r a t

**Für die BR.-Sitzung
 vom 30. NOV. 1987**

Die Neubaustrecke Maltstetten-Rohrist als notwendiger Bestandteil der Bahn 2000 bildet den Schwerpunkt der gegen die Bahn 2000 vorhandenen Opposition. Andersseits wird im Hinblick auf die Situation im Strassengüterverkehr die Forderung nach einer NEAT immer lauter. Entscheidungsgrundlagen sollen bekanntlich bis Ende 1987

87.700 Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987
 Bahn 2000 und neue Eisenbahnpenterversale (NEAT)

im Hinblick auf eine NEAT verworfen wird. Da die NEAT eine Realisierungsdauer von 15 - 20 Jahren hat, stellen sich folgende Fragen:

Die Antwort auf die Einfache Anfrage Feigenwinter wird gutgeheissen (s. Beilage).

Die im Vorverfahren konsultierten Aemter (BFL, BUS, EFV, BIGA) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilage

1 Entwurf d + f

Protokollauszug an:

- EVED (35 Ex.)
- EDI
- EFD
- EVD



Nationalrat

87.700 Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987
 Bahn 2000 und neue Eisenbahnalpentransversale (NEAT)

Die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist als notwendiger Bestandteil der Bahn 2000 bildet den Hauptpunkt der gegen die Bahn 2000 vorhandenen Opposition. Andererseits wird im Hinblick auf die Situation im Strassengüterverkehr die Forderung nach einer NEAT immer lauter. Entscheidungsgrundlagen sollen bekanntlich bis Ende 1987 vorhanden sein. Die NEAT ist jedoch nicht Gegenstand der Bahn 2000. Es besteht damit die Gefahr, dass die Bahn 2000 im Hinblick auf eine NEAT verworfen wird. Da die NEAT eine Realisierungszeit von 15 - 20 Jahren hat, stellen sich folgende Fragen:

1. Wäre es nicht sinnvoller, zuerst eine neue Eisenbahnalpentransversale zu bauen, bevor Bahn 2000 realisiert wird?
2. Gibt es Möglichkeiten, ohne neue Eisenbahnalpentransversale die Probleme des Alpentransits in den nächsten 15 bis 20 Jahren zu entschärfen?

Antwort des Bundesrates

1. Die Frage der Prioritäten für eine Attraktivitäts- und Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr wurde bereits im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik eingehend behandelt. Der eingeschlagene Weg - zuerst Bahn 2000 und anschliessend eine neue Eisenbahnalpentransversale zu realisieren - berücksichtigt sowohl zeitliche als auch verkehrspolitische Aspekte.

Der Bundesrat hat die Absicht, im Laufe des Jahres 1988 den eidgenössischen Räten konkrete Vorschläge für den Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale zu unterbreiten. Die Vorbereitungsarbeiten bis zum Baubeginn dauern je nach gewählter Linienführung verschieden lang. Vor 1992 ist mit dem Baubeginn

wohl kaum zu rechnen. Die Bauzeit eines Basistunnels von 45 bis 50 km Länge beträgt 12 bis 15 Jahre. Die laufenden Untersuchungen sind deshalb je nach Linienführung auf die Jahre ab 2005 als den frühest möglichen Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ausgerichtet.

Schon deshalb ist es nicht sinnvoll, die Bahn 2000 zurückzustellen. Vielmehr ist alles daran zu setzen, dieses Projekt in der Zwischenzeit zu verwirklichen.

Eine neue Eisenbahnalpentransversale beschränkt sich überdies nicht allein auf einen Basistunnel. Sie ist ähnlich wie die Bahn 2000 als ein System aufzufassen, welches den Alpen transit innerhalb der Räume Mannheim - München einerseits und Genua - Triest andererseits umfasst. Die Linien Basel - Olten und Olten - Bern sind bereits heute mit gemischtem Verkehr ausgelastet. Diese Linien müssen eine ausreichende Kapazität haben, um zusätzlichen Transitverkehr über die durchgehend auf Doppelspur ausgebaute Lötschbergbahn (Transitkapazität rund 12 Mio Güternettotonnen) führen zu können. Diese Leistungsfähigkeit kann nur mit einer zusätzlichen Doppelspur bereitgestellt werden. Wären die Neubaustrecken Muttenz - Olten und Rothrist - Mattstetten nicht Gegenstand des Konzeptes Bahn 2000, müssten sie Bestandteil einer neuen Eisenbahnalpentransversale sein. Denn aufgrund der europäischen verkehrsgeographischen Gegebenheiten werden Gotthard- wie Lötschbergachse unabhängig von der Linienführung einer künftigen neuen Eisenbahnalpentransversale immer so grosse Verkehrsströme auf sich ziehen, dass sie zusammen mit dem Reiseverkehr ausgelastet sein werden.

Der möglichst raschen Realisierung der Bahn 2000 ist also nicht nur aus zeitlichen, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen eindeutig der Vorrang zu geben. Bahn 2000 präjudiziert die Linienführung einer späteren neuen Eisenbahnalpentransversale nicht. Bahn 2000 wird hingegen durch eine neue Eisenbahnalpentransversale sinnvoll ergänzt.

2. Der Bundesrat hat in allen verkehrspolitischen Diskussionen mit den Nachbarstaaten und mit der Europäischen Gemeinschaft an der Gewichtslimite von 28 t im Strassenverkehr festgehalten. Mit dem Huckepackverkehr soll eine leistungsfähige Transit-Alternative angeboten werden, welche eine rationelle und in bezug auf die Masse und Gewichte möglichst wenig einschränkende Durchfuhr ausländischer Fahrzeuge ermöglicht. Erhebliche Verbesserungen im Leistungsangebot für den Huckepackverkehr sind eingeleitet worden. Die SBB sind in der Lage, im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren ungefähr die doppelte Transportnachfrage zu bewältigen. Ab 1988 wird es möglich sein, Lastwagen mit 10 cm grösseren Eckhöhen im Huckepack durch den Gotthard zu transportieren. Das Huckepackprofil erhöht sich damit für die rollende Autobahn auf 3,80 m und für den unbemannten Verkehr auf 3,90 m. Die Zahl der im kombinierten Verkehr transportierbaren Lastwagen wird sich mindestens verdoppeln. Das Mass von 4 m kann aber erst ein neuer Alpendurchstich bringen.

Mittelfristig wird Bahn 2000 die Probleme des Alpentransits entschärfen. Indem die Abschnitte Muttenz - Olten und Rothrist - Mattstetten mit einer zusätzlichen Doppelspur ergänzt werden, erhält die ausgebaute Lötschberglinie dieselbe Leistungsfähigkeit wie die Gotthardachse. Damit lassen sich im Import-, Export- und Transitverkehr auf der Schiene gezielte Angebotsverbesserungen realisieren.

Um langfristig nach dem Jahr 2000 ohne betriebliche Einschränkungen eine darüber hinausgehende Leistungssteigerung zu realisieren, ist eine neue Alpentransversale mit einem genügenden Normalprofil unumgänglich.

CONSEIL NATIONAL

87.700 Question ordinaire Feigenwinter du 9 octobre 1987
RAIL 2000 et nouvelle liaison ferroviaire à travers
les Alpes

Le nouveau tronçon prévu entre Mattstetten et Rothrist, indispensable à la réalisation de RAIL 2000, est le principal objet de contestation des opposants au projet. Etant donné la situation dans le domaine du transport des marchandises par route, certains milieux revendiquent avec toujours plus d'insistance la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes. Les bases de décision, on le sait, devraient être disponibles avant la fin 1987. Or cette nouvelle liaison ne fait pas partie du projet RAIL 2000. On risque donc de voir le peuple rejeter le projet RAIL 2000 dans l'espoir que soit réalisée une nouvelle transversale nord-sud. Etant donné que cette nouvelle liaison ne sera pas ouverte avant quinze ou vingt ans, je prie le Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. Ne serait-il pas plus judicieux d'accorder la priorité non pas à la réalisation du projet RAIL 2000, mais à la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes?
2. Est-il possible de résoudre les problèmes que posera la traversée des Alpes ces quinze à vingt prochaines années autrement que par la construction d'une nouvelle transversale ferroviaire?

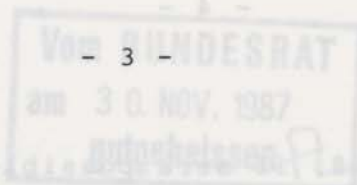
Réponse du Conseil fédéral

1. Les priorités pour l'amélioration de l'attrait et de la capacité des transports publics ont déjà été examinées de manière approfondie dans le cadre de la politique coordonnée des transports. La voie suivie - réaliser d'abord RAIL 2000, puis la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes - tient compte tant des aspects temporels que des aspects de politique des transports.

Nous avons l'intention de soumettre aux Chambres fédérales, en 1988, des propositions concrètes se rapportant à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Les préparatifs conduisant au début des travaux dureront plus ou moins longtemps, selon le tracé choisi. Il ne faut guère s'attendre à l'ouverture des chantiers avant 1992. Le percement d'un tunnel de base de 45 à 50 km de longueur s'étend sur 12 à 15 ans. Les études en cours partent du principe que la mise en service interviendra, suivant la variante choisie, au plus tôt en 2005.

Il n'est pas judicieux de différer la réalisation de RAIL 2000, ne serait-ce que pour les raisons précitées. Il faut, au contraire, tout mettre en oeuvre pour que ce projet soit concrétisé avant la construction de la nouvelle ligne nord-sud.

D'ailleurs, celle-ci ne se limite pas uniquement au tunnel de base. A l'instar de RAIL 2000, il faut l'envisager comme un système qui englobe le transit alpin à l'intérieur des régions de Mannheim - Munich, d'une part, et de Gênes - Trieste, de l'autre. Dans ce contexte, les lignes Bâle - Olten et Olten - Berne sont aujourd'hui déjà entièrement mises à contribution par le trafic-voyageurs et marchandises. Ces lignes doivent avoir un potentiel suffisant pour pouvoir écouler le trafic de transit supplémentaire qui empruntera de bout en bout la double voie du Loetschberg (capacité globale: environ 12 millions de tonnes nettes).



Nationalrat

- 3 -

Cette capacité ne peut être assurée que par la construction d'une double voie supplémentaire. Si les nouveaux tronçons MuttENZ - Olten et Rothrist - Mattstetten n'étaient pas prévus par le projet RAIL 2000, ils devraient faire partie du tracé de la nouvelle ligne à travers les Alpes. En effet, vu la géographie des transports européens, les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg, quel que soit le tracé de la nouvelle liaison, attireront toujours tellement de trafic-marchandises que, compte tenu du trafic-voyageurs, ils seront entièrement mis à contribution.

Cela étant, il faut donner la priorité à la réalisation de RAIL 2000 dans les meilleurs délais, non seulement pour des raisons de temps, mais aussi pour des considérations inhérentes à la politique des transports. RAIL 2000 n'anticipe pas sur le tracé de la future transversale. Il sera, au contraire, judicieusement complété par cette dernière.

2. Lors de toutes les discussions sur la politique des transports que nous avons avec les Etats limitrophes et la Communauté européenne, nous justifions le maintien de la limite de 28 t imposée aux poids lourds. Grâce au ferroutage, il sera néanmoins possible de proposer une solution de rechange efficace pour le transit. Celle-ci permettra aux véhicules étrangers de traverser rationnellement notre pays en subissant le moins de restrictions possibles au niveau des poids et des dimensions. L'offre du ferroutage fait maintenant l'objet d'améliorations considérables. Les CFF seront à même en deux ou trois ans de transporter un tonnage deux fois plus grand qu'actuel-

reitungsarbeiten bis zum Baubeginn dauern je nach gewählter
Dinienführung verschieden lang. Vor 1992 ist mit dem Baubeginn

lement. Dès 1988, il sera possible d'acheminer en ferroutage à travers le Saint-Gothard les camions dont la hauteur aux angles est supérieure de 10 cm. Le profil en ferroutage passera ainsi à 3,80 m pour la chaussée roulante et à 3,90 pour le trafic sans équipage. Le nombre des camions pouvant être transportés en trafic combiné sera au moins multiplié par deux. Mais seul un nouveau tunnel à travers les Alpes permettra d'atteindre la hauteur de 4 m.

A moyen terme, RAIL 2000 atténuera les problèmes liés au transit alpin. Etant donné que les tronçons MuttENZ - Olten et Rothrist - Mattstetten seront dotés d'une double voie supplémentaire, la ligne améliorée du Loetschberg aura la même capacité que l'axe du Saint-Gothard. Cela étant, on pourra améliorer l'offre ferroviaire dans le trafic d'importation, d'exportation et de transit.

Pour accroître encore la capacité à long terme après l'an 2000, sans restriction d'exploitation, il faut absolument construire une nouvelle ligne ferroviaire transalpine qui dispose d'un profil suffisant.

Nationalrat

Vom BUNDESRAT
am 30. NOV. 1987
gutgeheissen *AL*

87.700 Einfache Anfrage Feigenwinter vom 9. Oktober 1987
Bahn 2000 und neue Eisenbahnalpentransversale (NEAT)

Die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist als notwendiger Bestandteil der Bahn 2000 bildet den Hauptpunkt der gegen die Bahn 2000 vorhandenen Opposition. Andererseits wird im Hinblick auf die Situation im Strassengüterverkehr die Forderung nach einer NEAT immer lauter. Entscheidungsgrundlagen sollen bekanntlich bis Ende 1987 vorhanden sein. Die NEAT ist jedoch nicht Gegenstand der Bahn 2000. Es besteht damit die Gefahr, dass die Bahn 2000 im Hinblick auf eine NEAT verworfen wird. Da die NEAT eine Realisierungszeit von 15 - 20 Jahren hat, stellen sich folgende Fragen:

1. Wäre es nicht sinnvoller, zuerst eine neue Eisenbahnalpentransversale zu bauen, bevor Bahn 2000 realisiert wird?
2. Gibt es Möglichkeiten, ohne neue Eisenbahnalpentransversale die Probleme des Alpentransits in den nächsten 15 bis 20 Jahren zu entschärfen?

Antwort des Bundesrates

1. Die Frage der Prioritäten für eine Attraktivitäts- und Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr wurde bereits im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik eingehend behandelt. Der eingeschlagene Weg - zuerst Bahn 2000 und anschliessend eine neue Eisenbahnalpentransversale zu realisieren - berücksichtigt sowohl zeitliche als auch verkehrspolitische Aspekte.

Der Bundesrat hat die Absicht, im Laufe des Jahres 1988 den eidgenössischen Räten konkrete Vorschläge für den Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale zu unterbreiten. Die Vorbereitungsarbeiten bis zum Baubeginn dauern je nach gewählter Linienführung verschieden lang. Vor 1992 ist mit dem Baubeginn

- 2 -

wohl kaum zu rechnen. Die Bauzeit eines Basistunnels von 45 bis 50 km Länge beträgt 12 bis 15 Jahre. Die laufenden Untersuchungen sind deshalb je nach Linienführung auf die Jahre ab 2005 als den frühest möglichen Zeitpunkt für die Inbetriebnahme ausgerichtet.

Schon deshalb ist es nicht sinnvoll, die Bahn 2000 zurückzustellen. Vielmehr ist alles daran zu setzen, dieses Projekt in der Zwischenzeit zu verwirklichen.

Eine neue Eisenbahnalpentransversale beschränkt sich überdies nicht allein auf einen Basistunnel. Sie ist ähnlich wie die Bahn 2000 als ein System aufzufassen, welches den Alpentransit innerhalb der Räume Mannheim - München einerseits und Genua - Triest andererseits umfasst. Die Linien Basel - Olten und Olten - Bern sind bereits heute mit gemischtem Verkehr ausgelastet. Diese Linien müssen eine ausreichende Kapazität haben, um zusätzlichen Transitverkehr über die durchgehend auf Doppelspur ausgebaute Lötschbergbahn (Transitkapazität rund 12 Mio Güternettotonnen) führen zu können. Diese Leistungsfähigkeit kann nur mit einer zusätzlichen Doppelspur bereitgestellt werden. Wären die Neubaustrecken Muttenz - Olten und Rothrist - Mattstetten nicht Gegenstand des Konzeptes Bahn 2000, müssten sie Bestandteil einer neuen Eisenbahnalpentransversale sein. Denn aufgrund der europäischen verkehrsgeographischen Gegebenheiten werden Gotthard- wie Lötschbergachse unabhängig von der Linienführung einer künftigen neuen Eisenbahnalpentransversale immer so grosse Verkehrsströme auf sich ziehen, dass sie zusammen mit dem Reiseverkehr ausgelastet sein werden.

Der möglichst raschen Realisierung der Bahn 2000 ist also nicht nur aus zeitlichen, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen eindeutig der Vorrang zu geben. Bahn 2000 präjudiziert die Linienführung einer späteren neuen Eisenbahnalpentransversale nicht. Bahn 2000 wird hingegen durch eine neue Eisenbahnalpentransversale sinnvoll ergänzt.

2. Der Bundesrat hat in allen verkehrspolitischen Diskussionen mit den Nachbarstaaten und mit der Europäischen Gemeinschaft an der Gewichtslimite von 28 t im Strassenverkehr festgehalten. Mit dem Huckepackverkehr soll eine leistungsfähige Transit-Alternative angeboten werden, welche eine rationelle und in bezug auf die Masse und Gewichte möglichst wenig einschränkende Durchfuhr ausländischer Fahrzeuge ermöglicht. Erhebliche Verbesserungen im Leistungsangebot für den Huckepackverkehr sind eingeleitet worden. Die SBB sind in der Lage, im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren ungefähr die doppelte Transportnachfrage zu bewältigen. Ab 1988 wird es möglich sein, Lastwagen mit 10 cm grösseren Eckhöhen im Huckepack durch den Gotthard zu transportieren. Das Huckepackprofil erhöht sich damit für die rollende Autobahn auf 3,80 m und für den unbemannten Verkehr auf 3,90 m. Die Zahl der im kombinierten Verkehr transportierbaren Lastwagen wird sich mindestens verdoppeln. Das Mass von 4 m kann aber erst ein neuer Alpendurchstich bringen.

Mittelfristig wird Bahn 2000 die Probleme des Alpentransits entschärfen. Indem die Abschnitte MuttENZ - Olten und Rothrist - Mattstetten mit einer zusätzlichen Doppelspur ergänzt werden, erhält die ausgebaute Lötschberglinie dieselbe Leistungsfähigkeit wie die Gotthardachse. Damit lassen sich im Import-, Export- und Transitverkehr auf der Schiene gezielte Angebotsverbesserungen realisieren.

Um langfristig nach dem Jahr 2000 ohne betriebliche Einschränkungen eine darüber hinausgehende Leistungssteigerung zu realisieren, ist eine neue Alpentransversale mit einem genügenden Normalprofil unumgänglich.

CONSEIL NATIONALApprouvé par le
CONSEIL FÉDÉRALle 30. NOV. 1987 

87.700 Question ordinaire Feigenwinter du 9 octobre 1987
RAIL 2000 et nouvelle liaison ferroviaire à travers
les Alpes

Le nouveau tronçon prévu entre Mattstetten et Rothrist, indispensable à la réalisation de RAIL 2000, est le principal objet de contestation des opposants au projet. Etant donné la situation dans le domaine du transport des marchandises par route, certains milieux revendiquent avec toujours plus d'insistance la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes. Les bases de décision, on le sait, devraient être disponibles avant la fin 1987. Or cette nouvelle liaison ne fait pas partie du projet RAIL 2000. On risque donc de voir le peuple rejeter le projet RAIL 2000 dans l'espoir que soit réalisée une nouvelle transversale nord-sud. Etant donné que cette nouvelle liaison ne sera pas ouverte avant quinze ou vingt ans, je prie le Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. Ne serait-il pas plus judicieux d'accorder la priorité non pas à la réalisation du projet RAIL 2000, mais à la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes?
2. Est-il possible de résoudre les problèmes que posera la traversée des Alpes ces quinze à vingt prochaines années autrement que par la construction d'une nouvelle transversale ferroviaire?

Réponse du Conseil fédéral

1. Les priorités pour l'amélioration de l'attrait et de la capacité des transports publics ont déjà été examinées de manière approfondie dans le cadre de la politique coordonnée des transports. La voie suivie - réaliser d'abord RAIL 2000, puis la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes - tient compte tant des aspects temporels que des aspects de politique des transports.

Nous avons l'intention de soumettre aux Chambres fédérales, en 1988, des propositions concrètes se rapportant à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Les préparatifs conduisant au début des travaux dureront plus ou moins longtemps, selon le tracé choisi. Il ne faut guère s'attendre à l'ouverture des chantiers avant 1992. Le percement d'un tunnel de base de 45 à 50 km de longueur s'étend sur 12 à 15 ans. Les études en cours partent du principe que la mise en service interviendra, suivant la variante choisie, au plus tôt en 2005.

Il n'est pas judicieux de différer la réalisation de RAIL 2000, ne serait-ce que pour les raisons précitées. Il faut, au contraire, tout mettre en oeuvre pour que ce projet soit concrétisé avant la construction de la nouvelle ligne nord-sud.

D'ailleurs, celle-ci ne se limite pas uniquement au tunnel de base. A l'instar de RAIL 2000, il faut l'envisager comme un système qui englobe le transit alpin à l'intérieur des régions de Mannheim - Munich, d'une part, et de Gênes - Trieste, de l'autre. Dans ce contexte, les lignes Bâle - Olten et Olten - Berne sont aujourd'hui déjà entièrement mises à contribution par le trafic-voyageurs et marchandises. Ces lignes doivent avoir un potentiel suffisant pour pouvoir écouler le trafic de transit supplémentaire qui empruntera de bout en bout la double voie du Loetschberg (capacité globale: environ 12 millions de tonnes nettes).

lément. Dès 1988, il sera possible d'achever un tronçon. Cette capacité ne peut être assurée que par la construction d'une double voie supplémentaire. Si les nouveaux tronçons MuttENZ - Olten et Rothrist - Mattstetten n'étaient pas prévus par le projet RAIL 2000, ils devraient faire partie du tracé de la nouvelle ligne à travers les Alpes. En effet, vu la géographie des transports européens, les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg, quel que soit le tracé de la nouvelle liaison, attireront toujours tellement de trafic-marchandises que, compte tenu du trafic-voyageurs, ils seront entièrement mis à contribution.

Cela étant, il faut donner la priorité à la réalisation de RAIL 2000 dans les meilleurs délais, non seulement pour des raisons de temps, mais aussi pour des considérations inhérentes à la politique des transports. RAIL 2000 n'anticipe pas sur le tracé de la future transversale. Il sera, au contraire, judicieusement complété par cette dernière.

2. Lors de toutes les discussions sur la politique des transports que nous avons avec les Etats limitrophes et la Communauté européenne, nous justifions le maintien de la limite de 28 t imposée aux poids lourds. Grâce au ferroutage, il sera néanmoins possible de proposer une solution de rechange efficace pour le transit. Celle-ci permettra aux véhicules étrangers de traverser rationnellement notre pays en subissant le moins de restrictions possibles au niveau des poids et des dimensions. L'offre du ferroutage fait maintenant l'objet d'améliorations considérables. Les CFF seront à même en deux ou trois ans de transporter un tonnage deux fois plus grand qu'actuel-



26/51

2003 Bern, 23. November 1987

lement. Dès 1988, il sera possible d'acheminer en ferrou-
 tage à travers le Saint-Gothard les camions dont la hau-
 teur aux angles est supérieure de 10 cm. Le profil en
 ferroutage passera ainsi à 3,80 m pour la chaussée rou-
 lante et à 3,90 pour le trafic sans équipage. Le nombre
 des camions pouvant être transportés en trafic combiné
 sera au moins multiplié par deux. Mais seul un nouveau
 tunnel à travers les Alpes permettra d'atteindre la hau-
 teur de 4 m.

A moyen terme, RAIL 2000 atténuera les problèmes liés au
 transit alpin. Etant donné que les tronçons MuttENZ -
 Olten et Rothrist - Mattstetten seront dotés d'une double
 voie supplémentaire, la ligne améliorée du Loetschberg
 aura la même capacité que l'axe du Saint-Gothard. Cela
 étant, on pourra améliorer l'offre ferroviaire dans le
 trafic d'importation, d'exportation et de transit.

Pour accroître encore la capacité à long terme après l'an
 2000, sans restriction d'exploitation, il faut absolument
 construire une nouvelle ligne ferroviaire transalpine qui
 dispose d'un profil suffisant.

EDERWIRTSCHAFTSVERKEHR UND
 ENERGIWIRTSCHAFTSDEPARTMENT

Schlumpf

Schlumpf

Beilagen

- Entwurf 3+1

Protokollverzug Amt

- BVRO 15 Ex.
- EPV 5 Ex.
- BISA 5 Ex.
- OVT 5 Ex.
- DAV 5 Ex.