



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

1903

1003 Décision

26. Nov. 1984

Decisione

Ausgestellt

An den Bundesrat

Schriftliche Beantwortung

84.424 Postulat Schmid vom 4. Mai 1984
 Neue Eisenbahnalpentransversalen
 Weiteres Vorgehen

Aufgrund des Antrags des EVED vom 19. November 1984

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

mir beantragen Ihnen, das Postulat Schmid gemäss beiliegendem
 Entwurf zu beantworten (Ablehnung).

beschlossen

Die Antwort auf das Postulat Schmid wird mit einer
 Aenderung gutgeheissen.

An den Nationalrat.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:

ohne / mit Beilage

z. V.	z. K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	6	-
	X	EDI	3	-
		EJPD		
		EMD		
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
	X	EVED	35	-
	X	BK	4	-
		EFK		
		Fin. Del.		





NATIONALRAT

Schriftliche Beantwortung
 3003 Bern, 19. November 1984

Ausgeteilt

84.424 Postulat Schmid vom 4. Mai 1984
 Neue Eisenbahnalpentransversalen
 Weiteres Vorgehen

An den B u n d e s r a t

Schriftliche Beantwortung

84.424 Postulat Schmid vom 4. Mai 1984
 Neue Eisenbahnalpentransversalen
 Weiteres Vorgehen

Wir beantragen Ihnen, das Postulat Schmid gemäss beiliegendem Entwurf zu beantworten (Ablehnung).

EDA, EDI, EFD und EVD sind mit der Ablehnung des Postulates einverstanden.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
 WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilagen:

- Entwurf d+f
- Beschlussesdispositiv

An den Nationalrat

Protokollauszug an:

- EVED (35 Ex.)
- EDA (6 Ex.)
- EDI (3 Ex.)
- EFD (7 Ex.)
- EVD (5 Ex.)

84.424 Postulat Schmid vom 4. Mai 1984
 Neue Eisenbahnalpentransversalen
 Weiteres Vorgehen

Nachdem der Bundesrat den Entscheid betreffend Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahntransitlinie durch die Schweizer Alpen zurückgestellt hat, wird er eingeladen,

- a. die Entscheidungsgrundlagen für das Gotthardbasis- und das Splügenbahn-Projekt auf einen gleichen Stand zu bringen;
- b. die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten in dieser Angelegenheit zu intensivieren und in absehbarer Zeit zu konkreten Ergebnissen zu führen;
- c. im Geschäftsbericht jährlich Bericht über den Fortschritt der Studien und der Verhandlungen zu erstatten.

Begründung

Am 14. März 1983 hat der Bundesrat beschlossen, den Entscheid über Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahntransitlinie durch die Schweizer Alpen vorerst zurückzustellen. Wir bedauern diesen Entscheid, kommt doch einem gut ausgebauten, umweltgerechten und energiesparenden Verkehrssystem angesichts der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine besonders hohe Bedeutung zu. Die Zwischenzeit ist daher zur Ergänzung der Entscheidungsunterlagen und zur Intensivierung der Verhandlungen mit dem benachbarten Ausland zu nutzen.

Das Projekt einer Gotthardbasis-Linie weist gegenüber dem Splügenbahn-Projekt einen beträchtlichen Projektierungsvorsprung auf. Das hält auch der 1979 erschienene Schlussbericht der Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen verschiedentlich fest (beispielsweise auf Seite 14). Für den Gotthard liegt ein allgemeines Bauprojekt vor. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben in den letzten zwei Jahren zudem Machbarkeitsstudien für die Zufahrtslinien im Raum Schwyz und Uri erstellen lassen.

Für den Splügen ist dagegen kein allgemeines Projekt vorhanden. Als Grundlage dafür sind daher alle für den Bau eines Alpentunnels notwendigen geologischen und felsmechanischen Untersuchungen durchzuführen. Gestützt darauf ist auch für die Splügenlinie ein allgemeines Bauprojekt auszuarbeiten, das eine seriöse Vergleichbarkeit der Baukosten gewährleistet. Zudem sind die Zufahrtslinien-Varianten neu zu überdenken. Alle bisherigen Untersuchungen beschränken sich nämlich auf unser Land. Sie sehen Basel sogar für den Splügen als Haupteingangstor zur Schweiz. Demgegenüber

hat eine Expertengruppe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer in einer kürzlich erschienenen Studie über die Realisierbarkeit der Splügenbahn nachgewiesen, dass die nördlichen Zulaufstrecken über die im Bau befindliche Schnellbahn-Strecke Hannover - Würzburg, den süddeutschen Raum und durch das St. Galler Rheintal geführt werden können.

Die Zufahrten zur Gotthardlinie führen dagegen durch die grossen Agglomerationen und das schon stark belastete Mittelland. Angesichts der Oppositionen gegenüber der Neuen Haupttransversale NHT, einer rein schweizerischen Ost-West-Linie, in den Vernehmlassungen der Regierungen der Kantone Aargau, Solothurn und Bern ist die Realisierbarkeit einer Hochleistungstransitlinie durch den Gotthard nochmals gründlich zu prüfen.

Der Entscheid über die Linienführung hat, insbesondere in bezug auf den Splügen, internationalen Charakter. Er bedingt einen Mitentscheid der umliegenden Länder und der Europäischen Gemeinschaften. Unser Land muss in dieser Frage die Federführung übernehmen. Entgegen einer Aeusserung des Vorstehers des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes ist es nicht vertretbar zu warten, bis die benachbarten Staaten mit Vorschlägen zur Schaffung von Transitkapazität an die schweizerischen Behörden gelangen. Es liegt vielmehr am schweizerischen Bundesrat, von den Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreichs und Italiens verbindliche Stellungnahmen zu erwirken.

Antwort des Bundesrates

Es trifft zu, dass der Projektierungsstand der beiden Alpenbahnprojekte Gotthardbasis und Splügen unterschiedlich ist. Im Vernehmlassungsverfahren zum 1979 publizierte Schlussbericht der Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" vertraten die meisten Kantone die Auffassung, dass die zur Verfügung stehenden Unterlagen zum Fällen eines Grundsatzentscheides zugunsten der einen oder der andern Variante trotzdem genügen. Der Bundesrat schliesst sich diesem Standpunkt an. Es ist jedoch unbestritten, dass die vom Postulanten geforderten Untersuchungen vor einem allfälligen Baubeschluss durchzuführen sind.

Sowohl die Gotthardbasislinie als auch die Splügenbahn sind grundsätzlich machbar. Noch nicht im Detail abgeklärt sind die Möglichkeiten zur Reduktion der Umweltbeeinträchtigungen. In der Innerschweiz haben die SBB weitere umweltschonende Varianten geprüft. Für den Abschnitt Chur - Thusis sind entsprechende Arbeiten noch im Gange. Im Tessin ergibt sich eine gewisse Zusammenarbeit zwischen Kanton und SBB im Rahmen der Raumplanung. Des Weiteren haben die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission und ein privates Planungsbüro die Beeinträchtigung der Umwelt durch die beiden zur Diskussion stehenden Alpentransversalen untersucht. Diese Studien können allerdings weder als Argumente für die Gotthardbasis- noch als solche für die Splügenlinie herangezogen werden; die Resultate sind zu wenig eindeutig.

Die Vornahme weiterer grösserer Projektierungsarbeiten scheint dem Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt nicht opportun. Dies gilt auch für die Zweckmässigkeitsprüfung im Sinne der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP). Bis zum Zeitpunkt, wo ein Baubeschluss aktuell wird, können nämlich die Verhältnisse im In- und im Ausland noch wesentlich ändern. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, diese Arbeiten seien erst im Vorfeld der Ausarbeitung einer Botschaft über den Bau einer weiteren Eisenbahnalpentransversale durchzuführen.

Aehnliche Ueberlegungen können bezüglich der vom Postulanten beantragten Verhandlungen mit den Nachbarländern angestellt werden. Es ist unbestritten, dass - nach einem entsprechenden Ausbau der Zufahrten - ein Teil des künftigen Splügenverkehrs über Lindau - Buchs SG geführt werden könnte. Trotz entsprechender schweizerischer Bemühungen ist es indessen bis heute nicht gelungen, eine verbindliche Festlegung der umliegenden Länder auf die eine oder andere Variante zu erwirken. Das beruht nicht nur auf dem häufigen Wechsel der Verkehrsminister der BRD und Italiens in den letzten Jahren, sondern - und dies in viel stärkerem Masse -

auf dem Fehlen rechtlicher Grundlagen im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik in diesen Staaten. Der ständig zunehmende Marktanteil der Strasse im Alpen transitverkehr ist nicht eine Folge fehlender Kapazität unserer Alpenbahnen, sondern das Resultat der Verkehrspolitik der umliegenden Länder. Die verkehrs- und fiskalpolitischen Rahmenbedingungen gestatten es ausländischen Strassentransportunternehmern oft, im Alpen transit ein qualitativ hochstehendes Angebot zu geringeren Kosten als die Bahn zu erbringen. Die Schweiz hat auf diese Datenkonstellation keinen Einfluss. Güter, die am ausländischen Versandort auf Lastwagen verladen werden, sind in der Regel auch für die Alpenbahnen verloren.

Verhandlungen mit dem Ausland dürfen nicht bloss die Linienführung einer neuen Alpenbahn und die Behebung von Engpässen auf deren Zufahrten zum Gegenstand haben. Sonst könnte sehr wohl der Fall eintreten, dass von den Schweizer Bahnen zur Verfügung gestellte zusätzliche Transportkapazität von ausländischen Verfrachtern nur ungenügend genutzt wird, da die im Ausland geltenden Rahmenbedingungen die Beförderung auf der Strasse attraktiver machen als den Transport auf unseren Alpen transversalen.

Vereinbarungen mit den umliegenden Ländern sollten sich deshalb auf ein Konzept über die Bewältigung des künftigen Transits im gesamten Alpenraum abstützen können. Hiefür fehlen zur Zeit in diesen Ländern die rechtlichen und politischen Voraussetzungen.

Aufgrund der geschilderten Sachlage scheint dem Bundesrat ein Vorgehen gemäss lit. a und b des Postulates nicht angezeigt. Damit wird auch lit. c gegenstandslos. Der Bundesrat wird aber die Entwicklungen im In- und Ausland weiterhin aufmerksam verfolgen und die eidg. Räte hierüber in geeigneter Form informieren.

Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

84.424 Postulat Schmid du 4 mai 1984
Ligne ferroviaire à travers les Alpes. Procédure à suivre

Le Conseil fédéral ayant reporté sa décision concernant le choix du tracé et la construction d'une ligne ferroviaire de transit à travers les Alpes, il est invité

- a. à faire en sorte que les travaux préalables à la prise de décision atteignent le même degré d'avancement pour le projet du tunnel de base du Saint-Gothard et pour celui de la ligne du Splügen;
- b. à intensifier les négociations y relatives avec les pays voisins, afin d'aboutir à des résultats concrets dans un avenir rapproché;
- c. à publier chaque année dans le rapport de gestion un compte rendu de l'avancement des études et des négociations.

Développement

Le 14 mars 1983, le Conseil fédéral a différé sa décision concernant le choix du tracé et la construction d'une ligne ferroviaire de transit à travers les Alpes; cela nous paraît regrettable. En effet, vu que la répartition du travail entre pays progresse, il est particulièrement important de disposer d'un système de transport bien développé, respectueux de l'environnement et économe de l'énergie. Aussi faut-il utiliser le temps qui nous reste pour compléter les travaux préalables à la prise de décision et intensifier les négociations avec les pays voisins.

L'examen du projet d'un tunnel de base au Saint-Gothard est beaucoup plus avancé que celui du projet de la ligne ferroviaire du Splügen. C'est également ce que constate à plusieurs reprises le groupe de liaison "ligne ferroviaire de transit Saint-Gothard/Splügen" dans son rapport final publié en 1979 (p. ex. à la page 14). Le projet général pour la construction de la ligne du Saint-Gothard est prêt. En outre, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont fait faire, au cours de ces deux dernières années, des études de faisabilité pour les lignes d'accès dans la région de Schwyz et dans le canton d'Uri.

En revanche, il n'existe aucun projet général pour le Splügen. Pour cela, il faut donc commencer par réaliser toutes les études géologiques et de mécanique des roches, qui sont nécessaires à la construction d'un tunnel sous les Alpes. Elles serviront à

26.11.1984

élaborer également un projet général pour la ligne du Splügen, de manière à permettre une comparaison rigoureuse des coûts de construction. En outre, il faudra réexaminer les variantes des lignes d'accès. En effet, toutes les analyses faites jusqu'ici se limitent à notre pays. Même pour le Splügen, elles prévoient que Bâle sera le lieu de passage principal pour le trafic de transit. En revanche, un groupe d'experts de la communauté de travail des pays alpins a démontré, dans une étude récemment parue sur la possibilité de réaliser la ligne du Splügen, que les voies d'accès côté nord peuvent emprunter la ligne express en construction entre Hanovre et Würzburg, en passant par l'Allemagne du Sud et la portion de la vallée du Rhin située dans le canton de Saint-Gall.

Par contre, les voies d'accès à la ligne du Saint-Gothard traversent les grandes agglomérations, ainsi que le Plateau suisse qui supporte déjà un fort trafic. Etant donné l'opposition manifestée, lors des procédures de consultation, par les cantons d'Argovie, de Soleure et de Berne contre la nouvelle transversale ferroviaire (NTF), il convient d'examiner encore une fois sérieusement si la ligne de transit à forte capacité passant par le Saint-Gothard est réalisable.

Le choix de la ligne a une portée internationale, surtout pour ce qui est du Splügen. Elle suppose une décision prise en commun par les pays voisins et les Communautés européennes. C'est à notre pays de prendre l'initiative. Contrairement à une déclaration du chef du Département des transports, des communications et de l'énergie, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre que les pays voisins soumettent aux autorités suisses des propositions visant à augmenter la capacité dans le trafic de transit. Il appartient bien plutôt au Conseil fédéral d'obtenir des ministères des transports de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie qu'ils prennent position d'une manière qui les lie.

Prise de position du Conseil fédéral

Il est exact que les projets de la ligne de base du Saint-Gothard et du chemin de fer du Splügen n'ont pas atteint le même degré d'avancement. Lors de la procédure de consultation relative au rapport final du groupe de contact "Ligne de transit ferroviaire Saint-Gothard/Splügen", publié en 1979, la plupart des cantons ont estimé que les documents disponibles suffisaient

malgré tout à prendre une décision de principe en faveur de l'une ou de l'autre solution. Le Conseil fédéral partage ce point de vue. Il est toutefois indéniable que les enquêtes demandées par l'auteur du postulat doivent être effectuées avant toute décision sur la construction d'une nouvelle transversale.

En principe, tant la ligne de base du Saint-Gothard que le chemin de fer du Splügen sont réalisables. On n'a toutefois pas encore examiné en détail les possibilités de réduire les atteintes à l'environnement. Pour la Suisse centrale, les CFF ont étudié d'autres variantes ménageant le milieu ambiant. Des travaux de ce genre sont encore en cours pour le tronçon Coire - Thusis. Au Tessin, les CFF collaborent avec le canton dans le cadre de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, la commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage ainsi qu'un bureau de planification privé ont examiné l'atteinte qui serait portée à l'environnement par les deux transversales en discussion. Ces études ne peuvent cependant pas être invoquées comme arguments en faveur de l'un ou l'autre itinéraire, leurs résultats n'étant pas assez significatifs.

Pour le moment, le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas judicieux de réaliser d'autres études importantes. Cela vaut également pour l'examen d'opportunité prévu par le message sur les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT). Les conditions régnant en Suisse et à l'étranger peuvent encore changer notablement jusqu'au moment où la décision de construire sera d'actualité. Cela étant, le Conseil fédéral est d'avis que ces travaux devraient être réalisés peu de temps avant l'élaboration d'un message sur la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

Les négociations que l'auteur du postulat propose d'engager avec les pays limitrophes suscitent les mêmes remarques. Il est indéniable qu'après l'aménagement des voies d'accès, une partie du futur trafic du Splügen pourrait passer via Lindau - Buchs SG.

Malgré les efforts déployés par la Suisse, il n'a cependant pas encore été possible d'obtenir que les pays limitrophes se prononcent définitivement pour l'une ou l'autre possibilité. ~~Cet état de faits ne résulte pas seulement des fréquents changements de ministres des transports en Allemagne et en Italie au cours de ces dernières années, mais aussi - et ce deuxième point est le plus important - du manque de bases juridiques pour appliquer une politique coordonnée des transports dans ces pays.~~ Les conditions-cadre relevant de la politique fiscale et des transports permettent souvent aux camionneurs étrangers de présenter pour le transit alpin une offre de haute qualité à des prix inférieurs à ceux du rail. La Suisse ne peut influencer ces conditions. Or les marchandises qui sont chargées sur des camions à l'étranger sont en règle générale perdues pour les chemins de fer alpins.

Les négociations avec l'étranger ne doivent pas porter uniquement sur le tracé d'un nouveau chemin de fer alpin et sur l'élimination des goulets d'étranglement de ses lignes d'accès. Sinon, il pourrait très bien arriver que la capacité de transport supplémentaire offerte par les chemins de fer suisses soit insuffisamment mise à contribution par les expéditeurs étrangers, car les conditions-cadre en vigueur hors de nos frontières rendent les transports routiers plus attrayants que l'acheminement des marchandises sur nos axes alpins.

Les négociations avec nos voisins devraient donc reposer sur un plan visant à répartir le trafic dans toute la zone alpine. Pour le moment, ces pays ne disposent pas des conditions juridiques et politiques nécessaires.

Etant donné la situation précitée, le Conseil fédéral n'estime pas opportun de procéder selon les lettres a et b du postulat. De ce fait, la lettre c devient, elle aussi, sans objet. Il continuera toutefois à suivre attentivement l'évolution de la

situation en Suisse et à l'étranger et à en informer les Chambres fédérales sous une forme appropriée.

Neue Eisenbahntangenten
Weiteres Vorgehen

Déclaration du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

- B. die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten in dieser Angelegenheit zu intensivieren und in angemessener Zeit zu konkreten Ergebnissen zu führen;
- C. im Geschäftsbericht jährlich Bericht über den Fortschritt der Studien und der Verhandlungen zu erstatten.

Begründung

Am 14. März 1983 hat der Bundesrat beschlossen, den Entschluß über Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahntangentenlinie durch die Schweizer Alpen vorerst zurückzustellen. Wir bedauern diesen Entschluß, wenn auch eines gut ausgelegten, umweltgerechten und energiesparenden Verkehrssystems angesichts der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine besonders hohe Bedeutung zu. Die Zwischensicht ist daher zur Ergänzung der Entscheidungsunterlagen und zur Intensivierung der Verhandlungen mit dem benachbarten Ausland zu setzen.

Das Projekt einer Gotthardbasen-Linie weist gegenüber dem Spilgenbahn-Projekt einen beträchtlichen Projektierungsvorsprung auf. Das BSI nach der 1979 erschienenen Schlussbericht der Kontaktgruppe Eisenbahntangentenlinie Gotthard/Spilgen veranschaulicht fest (beispielsweise auf Seite 14). Für den Gotthard liegt ein allgemeines Bauprojekt vor. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben in den letzten zwei Jahren zudem Nachbarkeitsstudien für die Zufahrtslinien im Raum Schwyz und Uri erstellen lassen.

Für den Spilgen ist dagegen kein allgemeines Projekt vorhanden. Als Grundlage dafür sind daher alle für den Bau eines Alpenkorridors notwendigen geologischen und physikalischen Untersuchungen durchzuführen. Gestützt darauf ist auch für die Spilgenlinie ein allgemeines Bauprojekt auszubereiten. Das eine seriöse Vergleichbarkeit der beiden Projekte gewährleistet. Zudem sind die Zufahrtslinien-Varianten neu zu überdenken. Alle bisherigen Untersuchungen beschränken sich nämlich auf unser Land. Sie sehen Basel sogar für den Spilgen als Haupteingangstor zur Schweiz. Desgegenüber

84.424 Postulat Schmid vom 4. Mai 1984
 Neue Eisenbahnalpentransversalen
 Weiteres Vorgehen

Nachdem der Bundesrat den Entscheid betreffend Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahntransitlinie durch die Schweizer Alpen zurückgestellt hat, wird er eingeladen,

- a. die Entscheidungsgrundlagen für das Gotthardbasis- und das Splügenbahn-Projekt auf einen gleichen Stand zu bringen;
- b. die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten in dieser Angelegenheit zu intensivieren und in absehbarer Zeit zu konkreten Ergebnissen zu führen;
- c. im Geschäftsbericht jährlich Bericht über den Fortschritt der Studien und der Verhandlungen zu erstatten.

Begründung

Am 14. März 1983 hat der Bundesrat beschlossen, den Entscheid über Linienwahl und Bau einer neuen Eisenbahntransitlinie durch die Schweizer Alpen vorerst zurückzustellen. Wir bedauern diesen Entscheid, kommt doch einem gut ausgebauten, umweltgerechten und energiesparenden Verkehrssystem angesichts der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung eine besonders hohe Bedeutung zu. Die Zwischenzeit ist daher zur Ergänzung der Entscheidungsunterlagen und zur Intensivierung der Verhandlungen mit dem benachbarten Ausland zu nutzen.

Das Projekt einer Gotthardbasis-Linie weist gegenüber dem Splügenbahn-Projekt einen beträchtlichen Projektierungsvorsprung auf. Das hält auch der 1979 erschienene Schlussbericht der Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen verschiedentlich fest (beispielsweise auf Seite 14). Für den Gotthard liegt ein allgemeines Bauprojekt vor. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben in den letzten zwei Jahren zudem Machbarkeitsstudien für die Zufahrtslinien im Raum Schwyz und Uri erstellen lassen.

Für den Splügen ist dagegen kein allgemeines Projekt vorhanden. Als Grundlage dafür sind daher alle für den Bau eines Alpentunnels notwendigen geologischen und felsmechanischen Untersuchungen durchzuführen. Gestützt darauf ist auch für die Splügenlinie ein allgemeines Bauprojekt auszuarbeiten, das eine seriöse Vergleichbarkeit der Baukosten gewährleistet. Zudem sind die Zufahrtslinien-Varianten neu zu überdenken. Alle bisherigen Untersuchungen beschränken sich nämlich auf unser Land. Sie sehen Basel sogar für den Splügen als Haupteingangstor zur Schweiz. Demgegenüber

hat eine Expertengruppe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer in einer kürzlich erschienenen Studie über die Realisierbarkeit der Splügenbahn nachgewiesen, dass die nördlichen Zulaufstrecken über die im Bau befindliche Schnellbahn-Strecke Hannover - Würzburg, den süddeutschen Raum und durch das St. Galler Rheintal geführt werden können.

Die Zufahrten zur Gotthardlinie führen dagegen durch die grossen Agglomerationen und das schon stark belastete Mittelland. Angesichts der Oppositionen gegenüber der Neuen Haupttransversale NHT, einer rein schweizerischen Ost-West-Linie, in den Vernehmlassungen der Regierungen der Kantone Aargau, Solothurn und Bern ist die Realisierbarkeit einer Hochleistungstransitlinie durch den Gotthard nochmals gründlich zu prüfen.

Der Entscheid über die Linienführung hat, insbesondere in bezug auf den Splügen, internationalen Charakter. Er bedingt einen Mitentscheid der umliegenden Länder und der Europäischen Gemeinschaften. Unser Land muss in dieser Frage die Federführung übernehmen. Entgegen einer Aeusserung des Vorstehers des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes ist es nicht vertretbar zu warten, bis die benachbarten Staaten mit Vorschlägen zur Schaffung von Transitkapazität an die schweizerischen Behörden gelangen. Es liegt vielmehr am schweizerischen Bundesrat, von den Verkehrsministerien der Bundesrepublik Deutschland, Oesterreichs und Italiens verbindliche Stellungnahmen zu erwirken.

Antwort des Bundesrates

Es trifft zu, dass der Projektierungsstand der beiden Alpenbahnprojekte Gotthardbasis und Splügen unterschiedlich ist. Im Vernehmlassungsverfahren zum 1979 publizierten Schlussbericht der Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" vertraten die meisten Kantone die Auffassung, dass die zur Verfügung stehenden Unterlagen zum Fällen eines Grundsatzentscheides zugunsten der einen oder der andern Variante trotzdem genügen. Der Bundesrat schliesst sich diesem Standpunkt an. Es ist jedoch unbestritten, dass die vom Postulanten geforderten Untersuchungen vor einem allfälligen Baubeschluss durchzuführen sind.

Sowohl die Gotthardbasislinie als auch die Splügenbahn sind grundsätzlich machbar. Noch nicht im Detail abgeklärt sind die Möglichkeiten zur Reduktion der Umweltbeeinträchtigungen. In der Innerschweiz haben die SBB weitere umweltschonende Varianten geprüft. Für den Abschnitt Chur - Thusis sind entsprechende Arbeiten noch im Gange. Im Tessin ergibt sich eine gewisse Zusammenarbeit zwischen Kanton und SBB im Rahmen der Raumplanung. Des Weiteren haben die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission und ein privates Planungsbüro die Beeinträchtigung der Umwelt durch die beiden zur Diskussion stehenden Alpentransversalen untersucht. Diese Studien können allerdings weder als Argumente für die Gotthardbasis- noch als solche für die Splügenreihe herangezogen werden; die Resultate sind zu wenig eindeutig.

Die Vornahme weiterer grösserer Projektierungsarbeiten scheint dem Bundesrat zum heutigen Zeitpunkt nicht opportun. Dies gilt auch für die Zweckmässigkeitsprüfung im Sinne der Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP). Bis zum Zeitpunkt, wo ein Baubeschluss aktuell wird, können nämlich die Verhältnisse im In- und im Ausland noch wesentlich ändern. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, diese Arbeiten seien erst im Vorfeld der Ausarbeitung einer Botschaft über den Bau einer weiteren Eisenbahnalpentransversale durchzuführen.

Ähnliche Überlegungen können bezüglich der vom Postulanten beantragten Verhandlungen mit den Nachbarländern angestellt werden. Es ist unbestritten, dass - nach einem entsprechenden Ausbau der Zufahrten - ein Teil des künftigen Splügenverkehrs über Lindau - Buchs SG geführt werden könnte. Trotz entsprechender schweizerischer Bemühungen ist es indessen bis heute nicht gelungen, eine verbindliche Festlegung der umliegenden Länder auf die eine oder andere Variante zu erwirken. Der ständig zunehmende

Marktanteil der Strasse im Alpentransitverkehr ist nicht eine Folge fehlender Kapazität unserer Alpenbahnen. Die verkehrs- und fiskalpolitischen Rahmenbedingungen gestatten es ausländischen Strassentransportunternehmern oft, im Alpentransit ein qualitativ hochstehendes Angebot zu geringeren Kosten als die Bahn zu erbringen. Die Schweiz hat auf diese Datenkonstellation keinen Einfluss. Güter, die am ausländischen Versandort auf Lastwagen verladen werden, sind in der Regel auch für die Alpenbahnen verloren.

Verhandlungen mit dem Ausland dürfen nicht bloss die Linienführung einer neuen Alpenbahn und die Behebung von Engpässen auf deren Zufahrten zum Gegenstand haben. Sonst könnte sehr wohl der Fall eintreten, dass von den Schweizer Bahnen zur Verfügung gestellte zusätzliche Transportkapazität von ausländischen Verfrachtern nur ungenügend genutzt wird, da die im Ausland geltenden Rahmenbedingungen die Beförderung auf der Strasse attraktiver machen als den Transport auf unseren Alpentransversalen.

Vereinbarungen mit den umliegenden Ländern sollten sich deshalb auf ein Konzept über die Bewältigung des künftigen Transits im gesamten Alpenraum abstützen können. Hiefür fehlen zur Zeit in diesen Ländern die rechtlichen und politischen Voraussetzungen.

Aufgrund der geschilderten Sachlage scheint dem Bundesrat ein Vorgehen gemäss lit. a und b des Postulates nicht angezeigt. Damit wird auch lit. c gegenstandslos. Der Bundesrat wird aber die Entwicklungen im In- und Ausland weiterhin aufmerksam verfolgen und die eidg. Räte hierüber in geeigneter Form informieren.

Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

84.424 Postulat Schmid du 4 mai 1984
Ligne ferroviaire à travers les Alpes. Procédure à suivre

Le Conseil fédéral ayant reporté sa décision concernant le choix du tracé et la construction d'une ligne ferroviaire de transit à travers les Alpes, il est invité

- a. à faire en sorte que les travaux préalables à la prise de décision atteignent le même degré d'avancement pour le projet du tunnel de base du Saint-Gothard et pour celui de la ligne du Splügen;
- b. à intensifier les négociations y relatives avec les pays voisins, afin d'aboutir à des résultats concrets dans un avenir rapproché;
- c. à publier chaque année dans le rapport de gestion un compte rendu de l'avancement des études et des négociations.

Développement

Le 14 mars 1983, le Conseil fédéral a différé sa décision concernant le choix du tracé et la construction d'une ligne ferroviaire de transit à travers les Alpes; cela nous paraît regrettable. En effet, vu que la répartition du travail entre pays progresse, il est particulièrement important de disposer d'un système de transport bien développé, respectueux de l'environnement et économe de l'énergie. Aussi faut-il utiliser le temps qui nous reste pour compléter les travaux préalables à la prise de décision et intensifier les négociations avec les pays voisins.

L'examen du projet d'un tunnel de base au Saint-Gothard est beaucoup plus avancé que celui du projet de la ligne ferroviaire du Splügen. C'est également ce que constate à plusieurs reprises le groupe de liaison "ligne ferroviaire de transit Saint-Gothard/Splügen" dans son rapport final publié en 1979 (p. ex. à la page 14). Le projet général pour la construction de la ligne du Saint-Gothard est prêt. En outre, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont fait faire, au cours de ces deux dernières années, des études de faisabilité pour les lignes d'accès dans la région de Schwyz et dans le canton d'Uri.

En revanche, il n'existe aucun projet général pour le Splügen. Pour cela, il faut donc commencer par réaliser toutes les études géologiques et de mécanique des roches, qui sont nécessaires à la construction d'un tunnel sous les Alpes. Elles serviront à

26.11.1984

élaborer également un projet général pour la ligne du Splügen, de manière à permettre une comparaison rigoureuse des coûts de construction. En outre, il faudra réexaminer les variantes des lignes d'accès. En effet, toutes les analyses faites jusqu'ici se limitent à notre pays. Même pour le Splügen, elles prévoient que Bâle sera le lieu de passage principal pour le trafic de transit. En revanche, un groupe d'experts de la communauté de travail des pays alpins a démontré, dans une étude récemment parue sur la possibilité de réaliser la ligne du Splügen, que les voies d'accès côté nord peuvent emprunter la ligne express en construction entre Hanovre et Würzburg, en passant par l'Allemagne du Sud et la portion de la vallée du Rhin située dans le canton de Saint-Gall.

Par contre, les voies d'accès à la ligne du Saint-Gothard traversent les grandes agglomérations, ainsi que le Plateau suisse qui supporte déjà un fort trafic. Etant donné l'opposition manifestée, lors des procédures de consultation, par les cantons d'Argovie, de Soleure et de Berne contre la nouvelle transversale ferroviaire (NTF), il convient d'examiner encore une fois sérieusement si la ligne de transit à forte capacité passant par le Saint-Gothard est réalisable.

Le choix de la ligne a une portée internationale, surtout pour ce qui est du Splügen. Elle suppose une décision prise en commun par les pays voisins et les Communautés européennes. C'est à notre pays de prendre l'initiative. Contrairement à une déclaration du chef du Département des transports, des communications et de l'énergie, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre que les pays voisins soumettent aux autorités suisses des propositions visant à augmenter la capacité dans le trafic de transit. Il appartient bien plutôt au Conseil fédéral d'obtenir des ministères des transports de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie qu'ils prennent position d'une manière qui les lie.

Prise de position du Conseil fédéral

Il est exact que les projets de la ligne de base du Saint-Gothard et du chemin de fer du Splügen n'ont pas atteint le même degré d'avancement. Lors de la procédure de consultation relative au rapport final du groupe de contact "Ligne de transit ferroviaire Saint-Gothard/Splügen", publié en 1979, la plupart des cantons ont estimé que les documents disponibles suffisaient

malgré tout à prendre une décision de principe en faveur de l'une ou de l'autre solution. Le Conseil fédéral partage ce point de vue. Il est toutefois indéniable que les enquêtes demandées par l'auteur du postulat doivent être effectuées avant toute décision sur la construction d'une nouvelle transversale.

En principe, tant la ligne de base du Saint-Gothard que le chemin de fer du Splügen sont réalisables. On n'a toutefois pas encore examiné en détail les possibilités de réduire les atteintes à l'environnement. Pour la Suisse centrale, les CFF ont étudié d'autres variantes ménageant le milieu ambiant. Des travaux de ce genre sont encore en cours pour le tronçon Coire - Thusis. Au Tessin, les CFF collaborent avec le canton dans le cadre de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, la commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage ainsi qu'un bureau de planification privé ont examiné l'atteinte qui serait portée à l'environnement par les deux transversales en discussion. Ces études ne peuvent cependant pas être invoquées comme arguments en faveur de l'un ou l'autre itinéraire, leurs résultats n'étant pas assez significatifs.

Pour le moment, le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas judicieux de réaliser d'autres études importantes. Cela vaut également pour l'examen d'opportunité prévu par le message sur les bases d'une politique coordonnée des transports (PCT). Les conditions régnant en Suisse et à l'étranger peuvent encore changer notablement jusqu'au moment où la décision de construire sera d'actualité. Cela étant, le Conseil fédéral est d'avis que ces travaux devraient être réalisés peu de temps avant l'élaboration d'un message sur la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

Les négociations que l'auteur du postulat propose d'engager avec les pays limitrophes suscitent les mêmes remarques. Il est indéniable qu'après l'aménagement des voies d'accès, une partie du futur trafic du Splügen pourrait passer via Lindau - Buchs SG.

Malgré les efforts déployés par la Suisse, il n'a cependant pas encore été possible d'obtenir que les pays limitrophes se prononcent définitivement pour l'une ou l'autre possibilité.

La croissance ininterrompue du trafic routier dans le transit alpin ne résulte pas du manque de capacité de nos chemins de fer. Les conditions-cadre relevant de la politique fiscale et des transports permettent souvent aux camionneurs étrangers de présenter pour le transit alpin une offre de haute qualité à des prix inférieurs à ceux du rail. La Suisse ne peut influencer ces conditions. Or les marchandises qui sont chargées sur des camions à l'étranger sont en règle générale perdues pour les chemins de fer alpins.

Les négociations avec l'étranger ne doivent pas porter uniquement sur le tracé d'un nouveau chemin de fer alpin et sur l'élimination des goulets d'étranglement de ses lignes d'accès. Sinon, il pourrait très bien arriver que la capacité de transport supplémentaire offerte par les chemins de fer suisses soit insuffisamment mise à contribution par les expéditeurs étrangers, car les conditions-cadre en vigueur hors de nos frontières rendent les transports routiers plus attrayants que l'acheminement des marchandises sur nos axes alpins.

Les négociations avec nos voisins devraient donc reposer sur un plan visant à répartir le trafic dans toute la zone alpine. Pour le moment, ces pays ne disposent pas des conditions juridiques et politiques nécessaires.

Etant donné la situation précitée, le Conseil fédéral n'estime pas opportun de procéder selon les lettres a et b du postulat. De ce fait, la lettre c devient, elle aussi, sans objet. Il continuera toutefois à suivre attentivement l'évolution de la situation en Suisse et à l'étranger et à en informer les Chambres fédérales sous une forme appropriée.

Déclaration du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.