



Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

Vu la proposition du DFTCE du 5 mai 1989

Vu les résultats de la procédure de co-rapport et après délibération, il est

décidé:

1. Adoption du programme global d'étude précité. Celui-ci comprend, principalement, les projets de construction relatifs au Saint-Gothard et, à titre secondaire, un tunnel de base réduit au Lötschberg, y compris les stations de chargement des automobiles, ainsi que le développement de la ligne du Simplon et l'amélioration des voies d'accès en provenance de la Suisse orientale. Les décisions définitives sont réservées, en particulier sur le tracé du Saint-Gothard.
2. Le DFTCE est chargé de soumettre avant les vacances d'été des propositions concernant l'organisation ultérieure du projet et son financement. Ces propositions traiteront également de l'économicité du projet et du tracé définitif.
3. Le DFTCE est chargé de préparer d'ici à l'automne 1989 un message unique à l'intention des Chambres fédérales dans lequel le programme global précité sera présenté comme un tout, en vue de l'adoption d'un arrêté fédéral unique, soumis au référendum facultatif.
4. Le DFTCE est chargé, pour la solution transitoire, de faire une proposition au Conseil fédéral, soit en vue de préparer un message destiné aux Chambres, soit en vue de soumettre des propositions dans le cadre des prochains budgets de la Confédération et des CFF. La solution transitoire sera confiée aux chemins de fer, suivant le résultat des négociations avec les CE et les réponses apportées à la question des terminaux à l'étranger.
5. Le communiqué de presse est approuvé avec une correction (ch. 3.4).

Pour extrait conforme,
 le secrétaire

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
	X	EDI	5	-
	X	EJPD	5	-
	X	EMD	5	-
	X	EFD	10	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	10	-
	X	BK	5	-
		EFK		
		Fin.Del.		



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

3003 Bern, den 5. Mai 1989

Vertraulich

grünes Geschäft

An den Bundesrat

Neue Eisenbahn-Alpentransversale

An seiner Klausursitzung vom 19. April 1989 hat sich der Bundesrat eingehend mit der neuen Eisenbahn-Alpentransversale befasst und die Hauptpunkte eines Gesamtpaketes festgelegt. Gestützt darauf unterbreiten wir im folgenden ein Dispositiv mit den notwendigen Grundsatzentscheiden.

1. Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Leistungsfähige Verkehrswege durch die Alpen gehören zu den tragenden Elementen der schweizerischen Verkehrspolitik. Sie haben massgeblich zur wirtschaftlichen Prosperität beigetragen und unserem Land seine heutigen Standortvorteile verschafft.

Die Modernisierung dieser Verkehrswege bildet darum eine dringende Aufgabe der Gegenwart und nächsten Zukunft. Die ausländischen Schnellfahrlinien für den Reiseverkehr werden bereits vor der Jahrhundertwende unsere Landesgrenzen erreichen. Die schnellen Züge der Zukunft können auf unseren kurven- und steigungsreichen Bergstrecken aber nicht einmal halb so schnell verkehren wie auf den Zulaufstrecken im Flachland.

Vor allem aber ist ein Kapazitäts- und Leistungssprung bei den Bahnen nötig. Für die Jahre 2020/2030 wird eine Verdoppelung des Güterverkehrs zwischen Nordeuropa und Italien prognostiziert, wobei 1987 der gesamte Alpentransit auf Schiene und Strasse bei 63

Millionen Tonnen lag. Der kürzeste Weg für mehr als die Hälfte dieser Verkehrsströme führt durch die Schweiz.

Aus diesen Gründen drängt sich eine wesentliche Verbesserung der Transitmöglichkeiten geradezu auf. Entsprechende Schritte hat der Bundesrat mit dem Bericht über die Legislaturplanung 1987-1991 bereits angekündigt. Massgeblich für deren Realisierung sind die folgenden Zielsetzungen:

- Die schweizerische Transitpolitik muss sich in die europäische Verkehrspolitik sinnvoll einfügen, jedoch auch nationalen Interessen entsprechen. Kurz gesagt: Wir bauen für die Schweiz und investieren für Europa.

- Damit die prognostizierte enorme Gütermenge nicht auf der Strasse transportiert wird und Mensch und Umwelt belastet, muss der Transitverkehr auf die Schiene gebracht werden. Die zu treffenden Entscheide müssen darum eine möglichst grosse Entlastung der Strasse bewirken. Dabei sind die Voraussetzungen für einen leistungsstarken kombinierten Verkehr zu verbessern.

- Das Gesamtprojekt muss im volkswirtschaftlichen Interesse liegen und betriebswirtschaftlich amortisierbar und verzinsbar sein.

- In Anbetracht der raschen Entwicklung müssen die anzustrebenden Verbesserungen möglichst umgehend an die Hand genommen werden.

- Staatspolitisch betrachtet, ist einerseits ein nationaler Konsens unerlässlich. Andererseits sind Verbesserungen in Aussicht zu nehmen, die einen möglichst grossen eigenen Handlungsspielraum eröffnen.

Diese Ziele setzen wirksame Rahmenbedingungen voraus. Darum wollen wir uns weiterhin für die Beibehaltung der 28-t-Limite für Lastwagen einsetzen und streben eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe an. Unerlässlich sind sodann der Verzicht auf weitere grössere Ausbauten des Nationalstrassennetzes und eine Politik, die auf Gesamtkoordination ausgerichtet ist.

2. Unerlässliches Gesamtpaket

Im Zentrum steht eine moderne Flachbahn, die den künftigen Ansprüchen genügen soll. Wir erachten es aber aus staats- und umweltpolitischen sowie aus Zeitgründen unerlässlich, eine gewisse Aufteilung und Verteilung der zu erwartenden Verkehrsströme vorzunehmen. Wir wollen deshalb ein Gesamtpaket schnüren. Dies umsomehr, als ein solches Vorgehen volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zuwiderläuft und vor allem auch die europäische Ausrichtung gewährleistet bleibt. Zudem ergeben sich aus einem Gesamtpaket gewichtige ökologische Vorteile, kann doch der Ausbau der Zufahrtsstrecken vorerst reduziert werden. Schliesslich ergeben sich aus einer Aufteilung strategische Vorteile.

Wir betrachten die Gotthard-Achse als die optimale Grundlage für einen Hauptentscheid. Sie liefert die besten Voraussetzungen für ein Gesamtpaket.

Die Gotthard-Achse bildet für einen grossen Teil der Verkehrsströme die direkteste Linie im Nord-Süd-Verkehr und bietet auch bezüglich der Anschlussinvestitionen im Ausland die geringsten Probleme. Ferner leistet sie von allen geprüften Varianten den grössten Beitrag zur Entlastung der Strasse und damit zur Verbesserung der Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse. Die Gotthard-Achse bildet sodann die wirtschaftlich günstigste Lösung. Schliesslich ermöglicht sie den grössten Handlungsspielraum, liegen doch die beiden Tunnelportale auf schweizerischem Boden.

Wir visieren vorerst die Inangriffnahme der unbedingt nötigen Infrastrukturbauten an. Dazu gehören der Basistunnel am Gotthard und die wichtigsten Zufahrten im Norden und im Süden. Die Modernisierung der Gotthard-Achse ist als Baukastensystem zu begreifen. Sollten sich später aufgrund der Entwicklung weitere Ausbauten aufdrängen, so lassen sich diese dannzumal ohne weiteres ebenfalls auf moderne Weise realisieren.

Als wichtiges Element einer Varianten-Kombination und besserer Verteilung der Verkehrsströme drängt sich ein Lötschberg-Basistunnel mit kurzen Anschlüssen an die bestehende Strecke auf. Eine solche Lösung kann aus der Realisierung der Bahn 2000 Nutzen ziehen. Sie bietet sich als ideale Kombination von Schiene und Strasse an, indem das bestehende und geplante Nationalstrassennetz sinnvoll ergänzt werden kann. Insofern bildet sie einen realistischen Rawilersatz. Und sie ermöglicht einen optimalen Anschluss der Nordwestschweiz und Berns an den Personenschnellverkehr im Nord-Süd-Bereich.

Was den Simplontunnel anbelangt, so ist es denkbar, dass die kommende Entwicklung später auch hier einen Ausbau verlangt. Entsprechende Initiativen müssen dann aber von italienischer Seite ausgehen.

Zu einem sinnvollen Gesamtpaket gehören sodann gute Zufahrten. Verbesserungen drängen sich sowohl in der Westschweiz wie der Ostschweiz auf.

3. Die einzelnen Elemente des Gesamtpakets

Das Transitkonzept ist zusammen mit den Zufahrten als Ganzes zu beschliessen und in Angriff zu nehmen. Es enthält die folgenden Elemente.

3.1. Hauptentscheid NEAT: Gotthard

Nach unseren heutigen Beurteilungen lassen sich auch ohne Vollausbau ein beträchtlicher Kapazitätssprung und wesentlich kürzere Reisezeiten realisieren.

3.1.1 Beschrieb der notwendigen Bauprojekte

- Gotthard-Basistunnel: Das Nordportal des Gotthard-Basistunnels liegt bei Amsteg, das Südportal östlich des Dorfes Bodio. Die Tunnellänge beträgt 49 km. Zu rechnen ist mit einer Bauzeit von 12

bis 16 Jahren. Die Anlagen sollten demnach zwischen 2005 und 2010 betriebsbereit sein.

Ein spezielles Problem ergibt sich mit der neuen Variante Gotthard-Ost. Bisher haben sich die Experten mit Bezug auf die geologischen Bedingungen und bautechnischen Fragen auf einzelnen Abschnitten dieser Variante heftig widersprochen. Wir haben darum einen weiteren Experten beauftragt, zur Kontroverse einen Bericht zu erstellen. Dieser liegt noch nicht vor. Wir gehen aber im folgenden von der bisher projektierten Gotthard-Route aus.

Die Variante Gotthard-Ost könnte den Anschluss an das Ostschweizer Bahnnetz ermöglichen. In diesem Fall würde sich die Frage der Zufahrten aus der Ostschweiz anders stellen.

- Verbesserung der Zufahrten im Norden: Als nördlicher Anschlusspunkt an das bestehende Netz bietet sich der Raum Arth-Goldau an. Von dort führt die neue Linie durch den Urmiberg nach Ingenbohl und quert den Schwyzer Talboden parallel zur N4 in einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel, um dann durch einen neuen Axentunnel nach Altdorf zu führen. Der südliche Teil dieses Tunnels ist vierspurig zu anzulegen, um auch das Dorf Flüelen von der bestehenden Gotthardlinie zu entlasten. Zwischen Altdorf und Erstfeld sind vier Gleise vorgesehen. Danach trennt sich die Neubaustrecke wieder von der bestehenden Linie und führt auf dem Talboden zum Nordportal.

- Verbesserung der Zufahrten im Süden: Vom Südportal folgt die Neubaustrecke bis nach Preonzo der N2 und verläuft von dort auf der östlichen Seite des Tessin bis nach Castione, wo sie die bestehende Gotthard-Linie erreicht. Sie folgt dieser mit Ausnahme eines kurzen Tunnels zur Unterführung von Arbedo bis nach Giubiasco und schmiegt sich dann an die Linie nach Locarno an, von der sie am Ostrand von Cadenazzo nach Süden in den Monte-Ceneri-Basistunnel abbiegt. Diesen verlässt sie auf der Höhe des Dorfes Lamone (bei Lugano), um beim gleichnamigen Bahnhof in die bestehende Linie einzumünden.

3.1.2 Zufahrtslinien, Kapazitäten und Reisezeiten

Die folgenden Zufahrtslinien mit den entsprechenden Kapazitäten ermöglichen einen modernen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb:

- Zufahrtslinien im Norden: Aus der Nordschweiz führen zwei Doppelspur- und zwei Einspurlinien in den Zugerseeraum:

Basel-Olten-Luzern-Immensee (Doppelspur)

Basel-Bözberg-Henschiken-Rotkreuz (grösstenteils Doppelspur, Rest wird im Rahmen des Transitkorridors ausgebaut)

Zürich-Thalwil/Affoltern-Zug-Rotkreuz/Arth-Goldau (Einspur)

Im weiteren bestehen Verbindungslinien vom Hauensteintunnel-Südportal und aus dem Limmattal nach Henschiken (bei Lenzburg).

Die Kapazität dieses Zufahrtsliniensystems beläuft sich auf 200-225 Züge pro Tag und Richtung. Diese ausgewiesene Kapazität sollte nicht zuletzt auch im Lichte einer Aufteilung der Verkehrsströme genügen. Bei starker Entwicklung ist in einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Ausbau zu realisieren. - Die Strecke Henschiken-Arth-Goldau ist für den Huckepack-Transport von Lastwagen mit 4.20 m Eckhöhe auf das entsprechende Profil auszubauen.

Mit diesem Zufahrtsliniensystem verzichten wir vorerst auf die folgenden weiteren Bauprojekte:

Bau der Linie Immensee-Luzern Tiefbahnhof-Sempach

Drittes Gleis Arth-Goldau-Gexi

Neubaustrecke im Berg Arth-Goldau-Walchwil-Zug

Neue Linie Zug-Uetlibergtunnel-Zürich.

Sollte sich aus Gründen der Verbesserung der Linie Zürich-Luzern oder des Regionalverkehrs gleichwohl der Bau des Tiefbahnhofes Luzern aufdrängen, müsste dies im Rahmen einer erweiterten Bahn 2000 erfolgen. Gleiches gilt für den Uetlibergtunnel.

- Zufahrtslinien im Süden: Aus dem Süden führen drei Gleise zum Südportal:

Chiasso-Mendrisio-Lamone (Doppelspur)

Luino-Gambarogno-Bellinzona (Einspur)

Die Kapazität dieser Gleise beläuft sich auf 200 Züge pro Tag und Richtung. Sie können den internationalen alpenquerenden Verkehr grundsätzlich aufnehmen, zumal der Engpass zwischen Lamone und Chiasso lediglich 30 km misst. Der internationale Verkehr muss allerdings Priorität erhalten. Bei starker Entwicklung ist in einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Ausbau zu realisieren.

Ab Chiasso führen vier Spuren nach Albate, von wo je eine Doppelspur der FS und der FNM (Ferrovie Nord Milano) nach Mailand und eine Einspurlinie nach Lecco-Bergamo-Brescia führen. Im Raume Seveso/Seregno zweigen zwei weitere Linien ab. Die linksufrige Langenseebahn führt einspurig von Cadenazzo nach Lavegno und teilt sich dort in drei Linien nach Varese-Mailand, nach Gallerate-Mailand und nach Sesto-Novara.

Mit der Konzentration auf die beschriebenen Bauprojekte verzichten wir vorerst auf den Bau einer neuen Strecke Lamone-Chiasso.

Beim heutigen Fahrplan beträgt die kürzeste Reisezeit von Basel nach Mailand 5 Stunden 17 Minuten. Nach unseren Vorschlägen ergibt sich neu eine Reisezeit von 3 Stunden 10 Minuten. Beim Vollausbau würde die Reisezeit 2 Stunden 45 Minuten betragen.

3.2. Bau eines verkürzten Basistunnels am Lötschberg

3.2.1. Beschrieb

Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie werden verschiedene Varianten geprüft. Die kürzeste Variante mit einem Basistunnel von rund 28,4 km führt von Kandergrund in den Raum Gampel/Steg. Hinzu kommen Verladestationen im Norden und im Süden. Diese sollen möglichst nahe bei den Autobahnen N6 und N9 liegen. Darum wird die

Verladestation im Norden wahrscheinlich im Raum Spiez (in Heustrich) erstellt.

Die Realisierungszeit beträgt rund acht Jahre. Der Basistunnel wird auf das gleiche Lichtraumprofil wie der Gotthard ausgebaut (für Lastwagen mit 4,20 m Eckhöhe).

3.2.2. Zufahrtslinien, Kapazitäten und Reisezeiten

Die Zufahrtslinien im Norden erfordern keine grösseren Ausbauten. Ein Ausbau der Strecke Heustrich-Frutigen (Kandergrund) ist allerdings nicht ganz auszuschliessen. Das Projekt profitiert von der Realisierung von Bahn 2000. Im Süden ist eine Stromschiene für den Simplontunnel erforderlich, die bereits im Zusammenhang mit der Uebergangslösung für Lastwagen mit 4 m Eckhöhe in Diskussion steht. Auf der Südrampe müssen auf italienischem Gebiet für den Güterverkehr verschiedene Tunnels vor Domodossola mit einer Länge von 8,5 km den neuen Erfordernissen angepasst werden, es sei denn, es werde ein Terminal für die rollende Landstrasse in Iselle gebaut.

Die Kapazitäten belaufen sich auf 300 Züge pro Tag und beide Richtungen im Lötschberg-Basistunnel, auf 250 Züge pro Tag und beide Richtungen am Lötschberg-Berg und auf 220 Züge pro Tag und beide Richtungen am Simplon. Dies zeigt, dass zwischen der Nordschweiz und Wallis genügend Kapazitäten vorliegen, um den Autoverlad und den regionalen Personenverkehr zu bewältigen.

Beträgt die Reisezeit von Basel über Brig nach Mailand heute 5 Stunden 35 Minuten, so lässt sie sich neu auf 3 Stunden 20 Minuten reduzieren.

3.3 Entwicklung der Simplonachse

Die Entwicklung der Simplonachse gehört zu den wesentlichen Elementen dieses Gesamtkonzeptes, geht es doch um die Verbesserung der Verbindung zwischen Mailand und Paris. Innerschweizerisch

betrachtet wird auf diese Weise die Funktion der Westschweiz als Verkehrsdrehscheibe gefestigt.

Im Zentrum stehen die durchgehende Doppelspur im Wallis und der Ausbau der Strecke Genf-Mâcon über Nantua. Wir sind der Auffassung, dass der Bund die Projektierung durch die SNCF und die SBB nachhaltig unterstützen sollte. Die SBB haben sich bereits an einer Machbarkeitsstudie beteiligt.

Ziel muss sein zu verhindern, dass die Schweiz umfahren wird. Denn gegenwärtig wird in Frankreich auch der Ausbau der Linie durch den Mont Cenis über Chambéry-Annecy projektiert. Wir sind darum wie die SBB in Kontakt mit den zuständigen französischen Behörden.

3.4. Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz

Im Rahmen des Gesamtpaketes halten wir schliesslich eine Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz als unerlässlich. Entscheidendes hängt dabei von der definitiven Linienführung am Gotthard ab. Der Bau der Gotthard-Ost-Variante würde sowohl in Linthal als auch in Trun einen Anschluss an das Ostschweizer Bahnnetz ermöglichen. Die entsprechenden Bauprojekte liegen aber noch nicht vor.

Bleibt es bei der ursprünglichen Linienführung am Gotthard, können ohne grossen Aufwand im Basistunnel Vorarbeiten für einen späteren Ausbau des Ypsilon-Astes (Anschluss Richtung Chur) an die Hand genommen werden. Wir halten ein solches Vorgehen für vertretbar, wollen aber damit kein neues Versprechen für die Zukunft verknüpfen.

Als nicht weniger bedeutsam halten wir Verbesserungen am bestehenden Netz. Wir denken insbesondere an eine

- Reduktion der Fahrzeit Zürich-St. Gallen
- Verbesserung der Strecke im St. Galler Rheintal
- Verbesserung des Anschlusses der Nordostschweiz an die Gotthardlinie (entweder über Bodensee-Toggenburg-Bahn und Südostbahn

Arth-Goldau oder durch eine neue Verbindung Wädenswil-Zug).

Diese Projekte müssten im Rahmen einer erweiterten Bahn 2000 verwirklicht werden.

Als unerlässlich erachten wir zudem die Förderung der Achse Zürich-München. Denn auch beim Ausbau am Brenner führt die kürzeste Strecke von München nach Mailand durch den Gotthard. Schaffhausen und St. Margrethen gewinnen dabei an Bedeutung.

4. Gesamtkapazitäten, Kosten und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen

Wir halten das Gesamtpaket für leistungsfähig, in seinen Kostenfolgen vertret- und überschaubar und als wirtschaftlich, zumindest nicht als unrentabel.

4.1. Gesamtkapazitäten

Der Vollausbau der Gotthard- oder Lötschberg/Simplon-Achse ergäbe je eine Gesamtkapazität von 500-550 Zügen pro Tag und beiden Richtungen zusammen. Gemäss unserem Gesamtpaket ergibt sich folgende Aufteilung der Kapazitäten:

Basistunnel und Zufahrten	Züge pro Tag/beide Richtungen
<u>Gotthard</u>	
Basistunnel	300
Bergstrecke	250
Südbahn (Arth-Goldau-Gexi)	280
Querschnitt Immensee	300
Querschnitt Walchwil	120
Querschnitt Melide	280
Querschnitt Magadino	120
<u>Lötschberg</u>	
Basistunnel	300
Bergstrecke	250
Simplon	220
Querschnitt Reichenbach	300

Anstelle der 500-550 Zügen stehen im unterbreiteten Gesamtpaket auf der Gotthardachse 400 und am Lötschberg/Simplon 220 Züge und damit total 620 Züge zur Verfügung. Das ergibt eine etwas geringere Gesamtkapazität gegenüber einem Vollausbau am Gotthard, bei dem die Kapazitäten der Lötschberg-Bergstrecke ebenfalls voll zur Verfügung stehen würden. Dafür haben wir den Vorteil einer weiteren schnellen Verkehrsverbindung. Vor allem aber können auf diese Weise die für den Lötschberg-Basistunnel gesetzten Ziele realisiert werden.

Die Bergstrecken gehören zum Gesamtsystem und sind in diesem Sinne als Ergänzung und notwendige Kapazitätsreserven zu betrachten.

4.2. Kosten

Die bisherigen Kostenberechnungen der Experten aus dem Jahre 1988 bilden Grössenordnungen auf der Basis des heutigen Planungs- und Preisstandes und unter der Annahme von bewältigbaren geologischen Risiken. Sie ergeben folgendes Bild:

- Gotthard-Basistunnel Amsteg-Bodio	Fr. 3,0 Miard.
(Bau Gotthard-Ost	Fr. 4,6-5,1 Miard.)
- Zufahrten im Norden	Fr. 1,2 Miard.
- Zufahrten im Süden	Fr. 1,2 Miard.
- Lötschberg-Basistunnel	Fr. 1,7 Miard.
- Autoverladestationen im Norden und Süden	Fr. 0,45 Miard.
- Anschluss Ypsilon-Ast	<u>Fr. 0,05 Miard.</u>
 Gesamtkosten	 Fr. 7,6 Miard.

Im Fall eines Baus von Gotthard-Ost ergäben sich Mehrkosten von 0,5 - 1 Miard. Franken.

Nicht inbegriffen in diesen Grössenordnungen sind die ebenfalls ausgabenrelevanten Zusatzentscheide in der West- und Ostschweiz. Dazu liegen noch keine schlüssigen Berechnungen vor. Ebenfalls nicht einbezogen sind später notwendig werdende Ausbauten.

Auf Jahrestrenchen umgerechnet sind am Gotthard jährliche Investitionsvolumen von rund 200 - 250 Mio. Franken und während der letzten fünf Jahre von 700 Mio. Franken erforderlich.

Für den Lötschberg belaufen sich die jährlichen Investitionsvolumen durchschnittlich auf rund 400 Mio. Franken jährlich.

Wir werden in einem nächsten Schritt zusammen mit dem EFD Vorschläge zur Finanzierung dieser gesamten Investitionen unterbreiten.

4.3. Wirtschaftlichkeit

Für den Vollausbau am Gotthard wurden ursprünglich Kosten von rund 11,1 Miard. Franken errechnet. Aufgrund dieser Investitionen stuften die Experten die Gotthard-Variante bei günstiger Entwicklung als ein wirtschaftliches Unternehmen ein. Das Gesamtpaket dagegen ermöglicht tiefere Gesamtkosten bei einer etwas tieferen Gesamtkapazität.

Daraus schliessen wir, dass sich auch das Gesamtpaket als wirtschaftlich erweisen kann. Erste Ueberprüfungen mit Bezug auf den Gotthard bestätigen uns dies. Ohne die notwendige definitive Untersuchung vorwegzunehmen, zeigt die Kostenseite, dass die durch die neuen Strecken ermöglichten Ersparnisse bei den Betriebskosten den Mehraufwand für Abschreibung und Verzinsung in etwa kompensieren können.

Zudem gehen wir davon aus, dass ein massgeblicher Teil der Investitionen am Lötschberg aus Mitteln der Treibstoffzollerträge getätigt werden kann. Deren Wirtschaftlichkeit ist darum im Rahmen des gesamten Nationalstrassennetzes zu prüfen.

Das Gesamtpaket ist aber auch von volkswirtschaftlichem Nutzen. Dies äussert sich insbesondere in kürzeren Reisezeiten beim Personen- wie beim Güterverkehr. Vor allem aber ergibt sich eine höhere Attraktivität einer Reihe von Regionen als Orte des Wohnens, Erholens und der Wirtschaft. Hinzu kommt eine deutliche Umweltentlastung. Insgesamt schätzen wir daher den

volkswirtschaftlichen Nutzen eindeutig höher ein als die betriebswirtschaftlichen Vorteile.

5. Uebergangslösung

Ein Werk mit derart langfristigen Folgen verlangt, dass bereits kurzfristig alle Anstrengungen für ein erfolgreiches Gelingen unternommen werden. Dies umso mehr, als unser Land im Rahmen der laufenden Verhandlungen mit der EG kurzfristige Massnahmen ins Auge fassen muss.

Wir haben darum den SBB und der BLS den Auftrag erteilt, Machbarkeitsstudien für einen Huckepack- Doppelkorridor am Gotthard und Lötschberg/Simplon vorzulegen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich bis zum Jahre 1993/95 die Kapazitäten mit baulichen Massnahmen erheblich ausweiten und mehr als verdoppeln lassen.

Gegenüber den 1988 bewältigten rund 114'000 Sendungen im kombinierten Verkehr wird es auf den Beginn des EG-Binnenmarktes möglich sein, 1993/95 477'000 Sendungen zu befördern. Dabei eignet sich nur die Lötschberg-Simplon-Linie als rollende Landstrasse von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe.

Günstige Verhandlungsergebnisse mit den EG vorausgesetzt, erachten wir es als unumgänglich, diese kurzfristige Kapazitätsausweitung rasch in Auftrag zu geben. Dies wird allerdings mit weiteren Kosten verbunden sein. Die korridorbedingten Investitionen am Gotthard und am Lötschberg betragen 400-450 Mio. Franken. Hinzu kommen vorzuziehende Investitionen, die insbesondere am Gotthard anfallen. Die Betriebsbeiträge könnten dabei von 34 Mio. im Jahre 1988 auf 80 Mio. Franken ansteigen. Es ist allerdings in Rechnung zu stellen, dass die Marktentwicklung das ganze Unternehmen in ein wirtschaftlich günstigeres Licht stellen könnte.

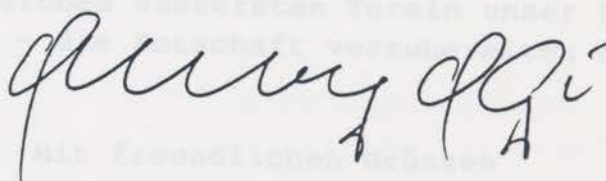
Sinnvoll ist diese gewaltige kurzfristige Anstrengung aber nur, wenn sowohl in der Bundesrepublik Deutschland wie in Italien die nötigen Terminals erstellt werden. Diesbezügliche Kontakte haben wir bereits aufgenommen.

6. Anträge

Wir betragen, den folgenden Anträgen zuzustimmen:

- 6.1. Das vorstehende Gesamtpaket ist zu genehmigen. Es umfasst als NEAT-Hauptentscheid die bezeichneten Bauprojekte an der Gotthard-Achse und als Zusatzentscheide einen verkürzten Basistunnel am Lötschberg samt Autoverladestationen, die Entwicklung der Simplonlinie und die Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz. Vorbehalten bleiben die definitiven Entscheide über die Linienführung am Gotthard.
- 6.2. Das EVED wird beauftragt, noch vor den Sommerferien in einem nächsten Schritt Anträge über die Projektorganisation und die Finanzierung zu unterbreiten.
- 6.3. Das EVED wird beauftragt, eine Botschaft an die eidgenössischen Räte vorzubereiten, in dem das vorstehende Gesamtpaket als Ganzes bis Herbst 1989 dargestellt wird.
- 6.4. Das EVED wird beauftragt, für die Uebergangslösung entweder eine Botschaft an die eidgenössischen Räte vorzubereiten oder Anträge im Rahmen der nächsten Bundes- und SBB-Budgets zu stellen. Die Uebergangslösung wird je nach Ergebnis der EG-Verhandlungen und Lösung der Terminalfrage im Ausland bei den Bahnen in Auftrag gegeben.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Dr. Chr. Furrer



Generalsekretariat
 Secrétariat général
 Segretariato generale
 Secretariat general

3003 Bern, 12. Mai 1989

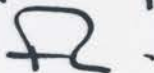
634.1

Herrn
 Vizekanzler F. Couchepin
 Bundeskanzlei

3000 B e r n

Telephone du 16.5.89

N. Furrer

Cette lettre en jointe au dossier pour valoir interprétation officielle. L'extrait n'est pas modifié. 16.5.89 

Neue Eisenbahnalpentransversale.
 Protokollauszug vom 10. Mai 1989

Sehr geehrter Herr Vizekanzler,

im Auftrag von Bundesrat Ogi teilen wir Ihnen folgendes mit:

- 1, Der Entwurf des Protokollauszuges in französischer Sprache wurde von Bundesrat Ogi genehmigt.
2. Bundesrat Ogi hat die in Ziffer 3 enthaltene Zeitangabe immer als "Herbst" verstanden, d.h. bis zum 20. Dezember 1989. Er hat dies auch anlässlich der Pressekonferenz vom 10. Mai so erklärt.
3. Mitarbeiter französischer Muttersprache haben dem Departementsvorsteher dargelegt, der Ausdruck "d'ici à l'automne 1989" bedeute in Wirklichkeit "bis zum 21. September 1989". Nach der öffentlichen Erklärung von Bundesrat Ogi müsste es eigentlich heissen: "d'ici à la fin de l'automne".

Wir wären Ihnen sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie uns mitteilen könnten, bis zum welchem äussersten Termin unser Departement - aufgrund des BRB - die Botschaft vorzubereiten hat.

Mit freundlichen Grüssen

EIDG. VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 Der stellv. Generalsekretär

Furrer

Dr. Chr. Furrer



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Berne, le 8 mai 1989

Vertraulich

Confidentiel

Für die BR.-Sitzung
10. MAI 1989

Au Conseil fédéral

Affaire verte

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

Co-rapport

à la proposition du DFTCE du 5 mai 1989

Stellungnahme

Nous avons pris connaissance du dossier et remercions le DFTCE.

Il nous apparaît que les modalités de financement qui seront déterminées avant les vacances d'été pourraient être de nature à influencer les priorités du programme qui nous est soumis. Il reste, en effet, à étudier le tracé définitif du projet "Gotthard" et son coût.

Nous proposons de prendre connaissance du programme global qui est présenté en nous réservant la possibilité de fixer les priorités de construction qui seront ensuite proposées dans le message.

DEPARTEMENT FEDERAL DES
AFFAIRES ETRANGERES



3003 Bern, 9. Mai 1989

Vertraulich

grünes Geschäft

An den Bundesrat

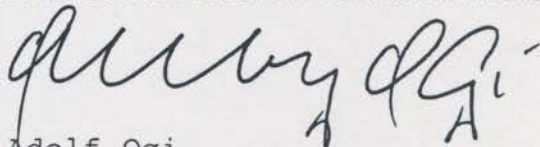
Neue Alpentransversale

Stellungnahme

zum Mitbericht des EDA vom 8. Mai 1989.

1. Wir glauben kaum, dass die Art der Finanzierung Einfluss auf die Prioritäten des Programms haben kann. Aufschluss darüber werden aber erst die genauen Studien in dieser Frage ergeben.
2. Wir gehen davon aus, dass beide Basistunnels gleichzeitig in Angriff genommen werden müssen. Es scheint uns unerlässlich, dass wir dies nach aussen hin deutlich dokumentieren, um nicht den Lötschberg gegen den Gotthard oder umgekehrt auszuspielen.

EIGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT


Adolf Ogi



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Bern, 9. Mai 1989

VERTRAULICH/GRÜNES GESCHÄFT

An den Bundesrat

Neue Eisenbahnalpentransversale

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 5. Mai 1989

1. Wir sind mit dem vorgeschlagenen Gesamtpaket im Wesentlichen einverstanden, beantragen aber die folgenden Aenderungen bzw. Ergänzungen.
2. Anträge
 - 2.1 Zu Ziffer 3.4., 2. Absatz (S. 9):
 "Bleibt es bei der ursprünglichen Linienführung am Gotthard, werden im Basistunnel Vorarbeiten für einen späteren Ausbau des Ypsilon-Astes (Anschluss Richtung Chur) vorgenommen".
 - 2.2 Zu Ziffer 3.4., Absätze 4 und 5 (S. 10 oben):
 Die Realisierung der Verbesserungen am bestehenden Netz und die Förderung der Achse Zürich-München sind näher zu umschreiben (Vorgehen, Zeitplan).
3. Begründung
 Wir sind der Auffassung, dass diese Aenderungen und Ergänzungen für die Akzeptanz des beantragten Paketes in der Ostschweiz notwendig

sind. Die vorliegende Darstellung und Formulierung des Paketes ist für die Ostschweiz in keiner Weise befriedigend.

4. Im übrigen gestatten wir uns, auf unseren Mitbericht vom 19. April 1989 zum Aussprachepapier des EVED vom 11. April 1989 hinzuweisen. Wir legen Wert darauf, dass die noch offenen rechtlichen Fragen unter Beizug des Bundesamtes für Justiz zeitgerecht geklärt werden.

EIDGENÖSSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

A. Koller



3003 Bern, 9. Mai 1989

Vertraulich

grünes Geschäft

An den Bundesrat

Neue Eisenbahnalpentransversale

Stellungnahme

zum Mitbericht des EJPD vom 9. Mai 1989. (Eingegangen: 17.38 h)

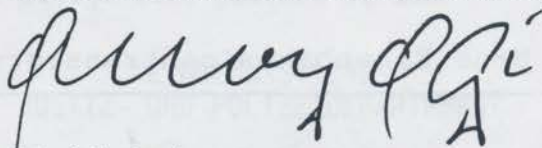
Wir sind im wesentlichen mit den Vorschlägen des EJPD einverstanden, glauben aber nicht, dass sich entsprechende Textänderungen aufdrängen.

Begründung:

1. Im heutigen Zeitpunkt laufen die Prüfungen zur Variante Gotthard nach wie vor. Aus diesem Grunde können heute noch keine weiteren Aussagen getroffen werden. Im Zusammenhang mit der definitiven Bearbeitung mit der Botschaft werden wir darum auf dieses Thema zurückkommen. Dannzumal wird auch die definitive Linienführung am Gotthard zu entscheiden sein.
2. Ueber die Förderung der Achse Zürich - München können heute noch keine genaueren Angaben gemacht werden. Immerhin handelt es sich um eine Strecke, die grössten-

teils im Ausland liegt und bei der die zuständigen deutschen Stellen mit den Bahnen die nötigen Schritte unternehmen müssen. Wir wollen aber im Rahmen der Botschaft versuchen, genauere Angaben zu geben.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Wir sind im wesentlichen mit den Vorschlägen des EBO einverstanden, glauben aber nicht, dass sich entsprechende Festsetzungen aufdrängen.

1. In hiesigen Kreisen laufen die Prüfungen zur Verleihung der Botschaft nach wie vor. Aus diesem Grunde können heute noch keine weiteren Aussagen getroffen werden. In Zusammenhang mit der definitiven Bearbeitung der Botschaft wird mit dem auf diesem Thema zuständigen Bundesamt, wird auch die definitive Lösung im Hinblick auf die Botschaft zu erörtern sein.

2. Über die Forderung der Jahres für die Botschaft können heute noch keine genauen Angaben gemacht werden. Inwiefern handelt es sich um eine Strecke, die grössten-



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, den 9. Mai 1989

**Für die BR.-Sitzung
 vom 10. MAI 1989**

An den Bundesrat

Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Begründung: Wie bereits in unserem Mitbericht vom 19. April 1989 gefordert, muss die Bereitstellung eines attraktiven Angebots auf der Schiene unabhängig von den Vor-

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 5. Mai 1989 zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. In der Botschaft sind diese flankierenden Massnahmen aufgelistet, zu kommentieren. Ohne die Vorentscheidungen vom 19. April 1989 in Frage zu stellen, müssen wir ergänzend die folgenden Bemerkungen und Anträge anbringen:

Antrag 1: Basisbericht und Zweckmässigkeitsstudie sind gestützt auf das neue Transitkonzept zu aktualisieren.

Begründung: Mit dem Entscheid, ein Gesamtkonzept zu realisieren, entsteht eine neue Ausgangslage, die bisher noch nicht durchgerechnet wurde. Sowohl die Kostenbasis wie vermutlich auch die zu erwartenden Erträge werden gegenüber den bisher gerechneten, reinen Transitvarianten Änderungen erfahren. Die Aussage auf Seite 12, wonach "die durch die neuen Strecken ermöglichten Ersparnisse bei den Betriebskosten den Mehraufwand für Abschreibung und Verzinsung in etwa kompensieren können", vermag nicht zu genügen. Wir gehen davon aus, dass die Wirtschaftlichkeitsrechnung mit

Sorgfalt angepasst, aktualisiert und in der Botschaft an die eidg. Räte ausgewiesen wird.

Antrag 2: Der Bauentscheid ist an Voraussetzungen zu binden, insbesondere die Beibehaltung der 28-t-Gewichtsbegrenzung für Lastwagen sowie die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Begründung: Wie bereits in unserem Mitbericht vom 18. April 1989 gefordert, muss die Bereitstellung eines attraktiven Angebots auf der Schiene von gewissen Voraussetzungen abhängig gemacht werden. In erster Linie denken wir an die Bestätigung der 28-t-Limite und die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. In der Botschaft sind diese flankierenden Massnahmen aufzulisten, zu kommentieren und als Voraussetzungen für einen Baubeschluss zu bezeichnen.

Antrag 3: In Ziffer 6.3 des Antragdispositivs ist zu präzisieren, was dem Parlament in der angekündigten Botschaft beantragt werden soll.

Begründung: In Ziffer 6.3 wird lediglich gesagt, dass das Gesamtpaket in der Botschaft "dargestellt" werden soll. Wir gehen davon aus, dass konkrete Anträge gestellt werden, etwa Linienentscheid, Bewilligung von Projektierungs- bzw. Baukrediten, Projektorganisation und Finanzierungsmodalitäten. Wir müssen bereits heute darauf aufmerksam machen, dass die Fristen für ein derart komplexes und gewichtiges Projekt äusserst knapp bemessen sind.

Antrag 4: In den Verhandlungen mit der EG ist darauf hinzuwirken, dass sich die Bundesrepublik und Italien an den Erstellungskosten von Terminals massgeblich mitbeteiligen.

Begründung: Wir begrüssen es, dass die "Uebergangslösung" entscheidmässig vom Paket abgekoppelt und vorgezogen werden soll. Den Vorstellungen über die Finanzierung, wonach allein der Bund mindestens 140 Millionen Franken bezahlen soll, können wir uns indessen nicht anschliessen. Unsere Nachbarländer sollten sich nach Massgabe ihres eigenen Interesses und unter Mitberücksichtigung des Territorialprinzips, d.h. massgeblich mitbeteiligen.

Anschliessend gestatten wir uns zwei kritische Bemerkungen:

- In Ziffer 6.2 des Antragsdispositivs soll das EVED beauftragt werden, noch vor den Sommerferien in einem nächsten Schritt Anträge über die Projektorganisation und die Finanzierung zu unterbreiten. Wir erachten diesen Zeitplan als sehr optimistisch. Insbesondere werden auf diesen Zeitpunkt die Möglichkeiten einer Privatfinanzierung noch nicht feststehen, müssen doch die bisherigen Studien auf der Basis der nun gewählten Netzvariante überarbeitet und aktualisiert werden.
- Ein schwacher Punkt stellt schliesslich das Konzept betreffend Zufahrtslinien dar, insbesondere im Norden. Wir haben Zweifel, dass die heutigen Linien von Luzern und von Zürich nach Arth-Goldau den Anforderungen entsprechen, die an eine neue Schnellbahn bezüglich Kapazität, Geschwindigkeit und Umweltschutz gestellt werden. Der Verweis auf die Bahn 2000 vermag nicht zu befriedigen, gehört doch ein

1003 Bern, 9. Mai 1989

allfälliger späterer Ausbau in den Kontext der NEAT bzw. der entsprechenden Wirtschaftlichkeitsberechnung, nicht in jenen der Bahn 2000.

grünes Geschäft

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

SKL

Stich

Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 9. Mai 1989.

Mit den Anträgen 1, 2 und 4 sind wir einverstanden, glauben aber nicht, dass sich dadurch textliche Änderungen im Entscheidsdispositiv aufdrängen.

Mit dem Antrag 3 sind wir materiell einverstanden, müssen ihn aber im heutigen Zeitpunkt ablehnen.

Begründung:

Es ist heute noch nicht möglich, die verlangte Präzisierung des Punktes 6.3 im Antragsdispositiv vorzunehmen. Die Abklärungen betr. Finanzierungsmodalitäten und Projektorganisation sind zu wenig weit fortgeschritten.

Wingegen sind wir bereit, diese Präzisierung für den zweiten Schritt (gemäss Punkt 6.2) zu beantragen. Erst mit dem Abschluss über die Finanzierungsart und die Projektorganisation ergeben sich die konkreten Anträge an das Parlament.



3003 Bern, 9. Mai 1989

Vertraulich

grünes Geschäft

An den Bundesrat

Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 9. Mai 1989.

Mit den Anträgen 1, 2 und 4 sind wir einverstanden, glauben aber nicht, dass sich dadurch textliche Aenderungen am Entscheidsdispositiv aufdrängen.

Mit dem Antrag 3 sind wir materiell einverstanden, müssen ihn aber im heutigen Zeitpunkt ablehnen.

Begründung:

Es ist heute noch nicht möglich, die verlangte Präzisierung des Punktes 6.3 im Antragsdispositiv vorzunehmen. Die Abklärungen betr. Finanzierungsmodalitäten und Projektorganisation sind zu wenig weit fortgeschritten.

Hingegen sind wir bereit, diese Präzisierung für den zweiten Schritt (gemäss Punkt 6.2) zu beantragen. Erst mit dem Beschluss über die Finanzierungsart und die Projektorganisation ergeben sich die konkreten Anträge an das Parlament.

- 2 -

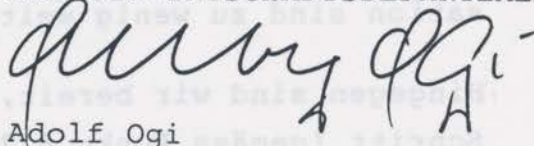
In diesem ersten Schritt geht es um den grundsätzlichen Entscheid. Damit der Bundesrat die Leitlinien für die Botschaft setzen kann und damit auch das Ausland die Bereitschaft der Schweiz zu einer raschen Realisierung einer Neuen Eisenbahnalpentransversale sieht. Letzteres ist gerade für die EG-Verhandlungen wichtig.

Gemäss Beschluss des Bundesrates vom 19. April 1989 wird das EVED Vorschläge im Zusammenhang mit der Finanzierung, Trägerschaft, rechtlichen Abwicklung dem Bundesrat später detailliert vorlegen. Dies geschieht dann im zweiten Schritt der Neuen Eisenbahnalpentransversale-Entscheidung.

Zu den zwei kritischen Bemerkungen

- Wir sind uns bewusst, dass der vorgegebene Zeitplan knapp bemessen ist, glauben aber, dass er mit einer guten Organisation der Arbeiten eingehalten werden kann.
- Es ist unbestritten, dass die Zufahrtslinien im Norden ohne Neubauten nicht voll den Anforderungen an eine Schnellbahn entsprechen. Immerhin, ist der Fahrzeitgewinn zwischen unserem beantragten Konzept und dem Vollausbau relativ bescheiden. Dagegen werden aber die politischen und technischen Schwierigkeiten eines Vollausbaus im Mittelland vermieden. Deshalb kann und muss der relativ kleine Nachteil eines vorläufigen Verzichtes auf einen Vollausbau im Norden in Kauf genommen werden.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi