

91.042

**Botschaft
über die Integration der Ostschweiz in das Konzept
der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale**

vom 26. Juni 1991

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Antrag auf Zustimmung zum Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

26. Juni 1991

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Cotti

Der Bundeskanzler: Buser



Übersicht

Mit der vorliegenden Zusatzbotschaft zum Alpentransit-Beschluss (Botschaft vom 23. Mai 1990; BBl 1990 II 1075) beantragt der Bundesrat:

- den Bau einer neuen, vollständig im Berg verlaufenden SBB-Linie aus dem Zürichseeraum (Wädenswil/Au und Thalwil) durch den Hirzel- und den Zimmerbergtunnel in die Region Zug (Litti/Baar);
- den Ausbau der Zufahrtsstrecke von St. Gallen durch das Toggenburg und über Rapperswil-Pfäffikon SZ zum Hirzeltunnel;
- den Ausbau des Bahnhofs Chur.

Der Hirzel- und der Zimmerbergtunnel kommen auf 730 Millionen Franken zu stehen; die Bauzeit beträgt sechs Jahre. Die nach denselben Kriterien wie in der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss vorgenommene Wirtschaftlichkeitsrechnung führt ab einem Mehrverkehr von zehn Zügen pro Tag und Richtung zu einem positiven Ergebnis. Aufgrund der Zweckmässigkeitsprüfung ist dieser Mehrverkehr erzielbar.

Auf der Strecke St. Gallen–Pfäffikon SZ sind Doppelspur- und Knotenausbauten vorzunehmen. Sie belaufen sich auf 120 Millionen Franken. Die Bauzeiten sind unterschiedlich, liegen aber jeweils unter sechs Jahren.

Bei den laufenden Ausbauten im Bahnhof Chur geht es um die Übernahme des Kantonsanteils durch den Bund. Dieser Betrag kann noch nicht mit hinreichender Genauigkeit bestimmt werden, da er von der Höhe des aufgrund der Verkehrstrennungsverordnung vom 30. April 1986 (SR 725.121) mit Treibstoffzollmitteln zu finanzierenden Teils abhängt.

Die beantragten Bauwerke sind aus den folgenden Gründen nötig:

Der Hirzeltunnel eröffnet die Möglichkeit, die Zufahrten aus der Ostschweiz durch das Toggenburg oder über Sargans ohne Umweg über Zürich direkt an die Gotthardlinie anzuschliessen.

Der Zimmerbergtunnel stellt die Verbindung her zwischen der im Rahmen von BAHN 2000 und S-Bahn Zürich geplanten Neubaustrecke Zürich–Thalwil (3. und 4. Geleise) und dem Hirzeltunnel.

Die beiden Tunnelbauwerke bringen den dringend benötigten Kapazitätszuwachs und ermöglichen Fahrzeitverkürzungen im Verkehr zwischen der Ostschweiz und der Gotthardachse.

Sie können jedoch erst dann optimal genutzt werden, wenn die Engpässe auf der einspurigen Zufahrtslinie von St. Gallen durch das Toggenburg zum Hirzeltunnel behoben sind.

Der Ausbau des Bahnhofs Chur schafft die Voraussetzung zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Graubünden, dem Zürichseeraum, der Zentralschweiz und dem Gotthard.

Der ökologische, raumordnungspolitische und volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Lösung ist erwiesen. Er äussert sich in einer Entlastung des Stras-

sennetzes, insbesondere der N 2 und der N 13, einer Reduktion des Bahnlärmes im Raume Thalwil–Horgen sowie in einer Erhöhung der Standortgunst grosser Teile der Ostschweiz und der Zentralschweiz, wo insbesondere kleinere Zentren aufgewertet werden. Der Eisenbahnknoten Zürich wird entlastet und die Attraktivität Luzerns wird gefördert.

Die Finanzierung (allerdings ohne Einbezug der Treibstoffzollmittel) und die Ausführung der Neubaustrecken sind sinnvollerweise denselben Regeln zu unterstellen wie die Realisierung der Alpentransversale. Die übrigen Strecken- und Bahnhofausbauten sind demgegenüber analog zum bisherigen Vorgehen, jedoch voll zu Lasten des Bundes durchzuführen.

In rechtlicher Hinsicht erfordert das Konzept zwei Beschlüsse, nämlich einen allgemeinverbindlichen Konzept- und Baubeschluss und einen einfachen Finanzierungsbeschluss.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Mit der Botschaft vom 23. Mai 1990 (BBl 1990 II 1075) über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Botschaft zum Alpentransit-Beschluss) haben wir Antrag auf Zustimmung zum Konzept samt Finanzierung der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale gestellt. Das Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem sowie die Integration der schweizerischen Bahnen in das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz. Im Bestreben, allen Landesteilen einen möglichst grossen Nutzen zuteil werden zu lassen, enthält es auch die Verpflichtung, eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie zu verwirklichen. Der Bundesrat hat deshalb eine entsprechende *Zusatzbotschaft* in Aussicht gestellt¹⁾.

Der Nationalrat hat dem Alpentransit-Konzept in der Märzsession 1991 zugestimmt und dabei den auf die Ostschweiz bezogenen Artikel 6 des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) in der folgenden Fassung verabschiedet:

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart anstrebt. Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.

Ausserdem stimmte der Nationalrat mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale einem Planungskredit für die Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie im Umfang von 50 Millionen Franken zu (Art. 2). Weitergehende Anträge, vor allem zur Konkretisierung dieser verbesserten Verbindung lehnte der Nationalrat ab. Er stützte sich dabei weitgehend auf die Zusicherung des Bundesrates, konkrete Anträge in Form einer Zusatzbotschaft in die parlamentarischen Beratungen zu den vorliegenden Beschlüssen einzubringen¹⁾.

In der Zwischenzeit sind die notwendigen Grundlagen erarbeitet worden, die einen Entscheid im heutigen Zeitpunkt ermöglichen. Konkret handelt es sich um die folgenden Studien:

- Güterverkehrsnachfrage Ostschweiz vom Oktober 1990, erstellt durch die Arbeitsgemeinschaft FEW/PROGNOS²⁾,

¹⁾ Botschaft zum Alpentransit-Beschluss, Ziffer 214.

²⁾ FEW: Forschungsstelle für Empirische Wirtschaftsforschung an der Hochschule St. Gallen. / PROGNOS: Europäisches Zentrum für Angewandte Wirtschaftsforschung, Basel.

- Machbarkeitsstudie zum Einbezug der Ostschweiz in das Alpentransit-Konzept vom Oktober 1990, erstellt durch Balestra AG,
- Bahnpotential an Personenverkehrsnachfrage im Ostschweizer Korridor vom April 1991, erstellt durch PROGNOSE,
- Zweckmässigkeitsprüfung vom Juni 1991, erstellt durch INFRAS.

Weitere Grundlagen bildeten Machbarkeitsstudien zum Ausbau der Achse Bodensee–Toggenburg–Zentralschweiz¹⁾ und ein von der Rhätischen Bahn (RhB) auf eigene Initiative erstelltes Investitionsprogramm. Nicht in diesem Kontext berücksichtigt wurden dagegen die weiteren Vorschläge von Ständerat Cavelti zu einem Mini-Ypsilon und einer entsprechenden Änderung des Schachtkonzeptes am Gotthard-Basistunnel. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass diese Vorschläge im Rahmen des Konzeptbeschlusses behandelt worden sind.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat im übrigen die Arbeiten an dieser Zusatzbotschaft durch eine Behördendelegation Ostschweiz und eine entsprechende Arbeitsgruppe begleiten lassen. Darum erübrigte sich denn auch ein eigentliches Vernehmlassungsverfahren. Im Rahmen dieser Begleitung haben die ostschweizerischen Regierungen jeweils auf ausländische Experten und deren Studien hingewiesen, auf die im folgenden, soweit notwendig, ebenfalls Bezug genommen wird.

12 Verkehrsgeographische Lage

Die engere Ostschweiz, bestehend aus den Kantonen Glarus, Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden und Thurgau bildet keinen einheitlichen Verkehrsraum. Er wird durch von Zürich sternförmig ausstrahlende Eisenbahn- und Autobahnachsen mit den übrigen Landesteilen verbunden, nämlich:

- Zürich–Schaffhausen–Stuttgart,
- Zürich–Romanshorn,
- Zürich–St. Gallen–München,
- Zürich–Sargans–Chur.

Im Nord-Süd-Verkehr liegt er zwischen den grossen Verkehrsachsen Gotthard und Brenner. Sekundäre Verkehrsachsen führen seit alters her westlich und östlich am Bodensee vorbei über Singen zum Gotthard und über Bregenz zum Splügen/San Bernardino.

Sie berühren die Zentren der Nordostschweiz nur am Rande; von allen Kantonshauptstädten liegen nur Schaffhausen und Chur an einer Nord-Süd-Achse. Insbesondere die östlich des Bodensees verlaufende Achse führt in Deutschland durch relativ dünn besiedelte Räume wie Ulm, Aalen, Crailsheim, Würzburg, Schweinfurt und den Thüringer Wald. Sie werden von der Bundesautobahn A 7 durchquert. Diese bringt der äussersten Nordostschweiz (Rheintal) gewisse Vorteile im Verkehr mit Norddeutschland und kann von dort auch für Fahrten nach Nürnberg, Hof, Leipzig und Berlin benutzt werden. Hingegen bestehen

¹⁾ Beteiligte Bahnen: Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Schweizerische Südostbahn (SOB).

auf dieser Achse zur Zeit keine Hochleistungs-Eisenbahnlinien und gemäss Bundesverkehrswegeplan sind auch keine vorgesehen.

In der West-Ost-Richtung wird der nördliche Teil der Ostschweiz von der Bahnlinie München–Zürich durchquert, einer Achse, die gemäss dem Infrastruktur-Leitplan der UIC auch im Verkehr Wien–Zürich erhöhte Bedeutung erlangen wird.

Aus diesen Gründen kann es nicht darum gehen, heute eine neue europäische Nord-Süd-Eisenbahnachse durch den Bodenseeraum zu planen. Es ist jedoch sinnvoll, die bayrischen Zentren über Bregenz mit Zürich und der Westschweiz einerseits sowie mit der Gotthardachse und der Lombardei andererseits zu verbinden. Konkret geht es um die Verbindung des östlichen Bodenseeufer (Bregenz) mit dem Nordende der Gotthard-Basislinie in der Zentralschweiz.

Eine derartige Verbindung kann insbesondere die infolge der Nähe zum Flughafen Zürich bereits hohe Standortgunst des grössten Teils der Kantone St. Gallen und Thurgau weiter aufwerten und dank der St. Galler Rheintallinie und der Achse St. Gallen–Wattwil–Rapperswil auch den beiden Appenzell, dem südlichen St. Galler Kantonsteil und Nordbünden eine bessere Integration ins nationale und internationale Verkehrsnetz bringen.

13 Künftiges Verkehrsaufkommen

Wegen der beschriebenen verkehrsgeographischen Lage ist das die Ostschweiz östlich der Achse Schaffhausen–Zürich im Nord-Süd-Verkehr transitierende Verkehrsaufkommen sehr gering. Der Schienengüterverkehr von Deutschland über St. Margrethen–Arth-Goldau nach Italien ist heute praktisch null; auf der Strasse werden weniger als 50 000 t pro Jahr gemessen.

Die Verkehrspotentiale sind jedoch wesentlich bedeutender. So betrug der Gesamtverkehr aus den Zonen

- | | |
|-------------|---------------|
| – Bodensee, | – Regensburg, |
| Allgäu, | Ingolstadt, |
| Franken, | Passau, |
| Oberpfalz, | München, |

nach dem Piemont, nach Ligurien und in den Mailänder Raum im Jahre 1984 gesamthaft 1,6 Millionen Tonnen¹⁾.

Dieser Verkehr könnte für den Transit durch die Ostschweiz in Frage kommen, muss aber nicht. So würde nach Inbetriebnahme der geplanten und im Hochleistungs-Eisenbahnverkehrs-Leitplan der EG sowie in den entsprechenden Dokumenten der CEMT und der UIC enthaltenen Schnellbahnstrecke München–Innsbruck–Brennertunnel–Verona fast der gesamte Schienenanteil dieses Potentials über die Brennerachse laufen. Der Strassenverkehr wählt heute bereits

¹⁾ Daten aus der Gotthard-Erhebung des EVED, aufbereitet für den Schlussbericht «Alpenquerender Verkehr» der Stellvertreter der Verkehrsminister der BRD, Italiens, Österreichs und der Schweiz vom April 1989. Zu ähnlichen Zahlen (1,8 Millionen Tonnen) kommt eine deutsche Studie (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH) aus demselben Jahr.

die Brennerroute, nicht nur wegen der schweizerischen 28-Tonnen-Regelung, sondern auch wegen des besseren Ausbaustandards dieser Achse. Der San Bernardino ist zum Teil zweispurig und weist im Süden grosse Steilrampen auf.

In Anbetracht dieser Tatsachen und des schlechten Ausbauzustandes der über Bregenz in die Schweiz führenden Eisenbahnlinien weist die Prognose der Arbeitsgemeinschaft FEW/PROGNOS den im Jahre 2010 über St. Margrethen und durch die Ostschweiz fahrenden Transitverkehr mit rund 600 000 t auf der Schiene und 130 000 t auf der Strasse aus. Das ist rund ein Viertel des für den zwischen den eingangs erwähnten deutschen und italienischen Zonen prognostizierten Gesamtverkehrs von 3 Millionen Tonnen (Schiene und Strasse).

Es gibt allerdings ausländische Studien, die das im Jahre 2010 über Bregenz geleitete Güterverkehrsvolumen weit höher einschätzen. So kommt z. B. die deutsche Heimerl-Studie für das Jahr 2010 auf ein Verkehrsaufkommen von 4,9 Millionen Tonnen, allerdings für die im Rahmen der Vorarbeiten zum Alpentransit-Beschluss geprüfte Variante Ypsilon. Der österreichische Professor Zierl hat diesen Wert in seine Studie über den Verkehr Deutschland-Ostschweiz-Arth-Goldau-Gotthard integriert. Die meisten dieser Arbeiten basieren auf zeit- oder distanzabhängigen Bestwegmodellen, die von bedeutenden Streckenausbauten und Streckenneubauten im westlichen Bayern und im östlichen Württemberg ausgehen, am Brenner keinen Ausbau vorsehen und zudem die Achse über Basel, im Gegensatz zur Linie über Bregenz, durch Zeitzuschläge für Grenzaufenthalte und Netzüberlastungen benachteiligen.

Insbesondere wird ein ganz wesentlicher und hohe Investitionskosten erfordernder Ausbau der folgenden Strecken unterstellt:

- Lauda-Crailsheim,
- Aalen-Ulm,
- Ulm-Lindau,
- München-Memmingen-Lindau,
- Lindau-St. Margrethen,
- St. Margrethen-Sargans,
- Sargans-Gotthard-Basistunnel.

Die erwähnten deutschen Linien sind nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Deshalb können die genannten Szenarien kaum zur Abschätzung des tatsächlich in der Ostschweiz anfallenden Transitgüterverkehrs in Betracht gezogen werden.

Über den Personenverkehr bestehen keine verlässlichen statistischen Grundlagen. Im Strassenverkehr zwischen Süddeutschland und Italien werden vor allem die folgenden Routen benutzt:

- München-Brenner-Verona,
- München/Ulm-San Bernardino-Mailand,
- Stuttgart-Zürich-Gotthard-Mailand,
- Karlsruhe-Basel-Gotthard-Mailand,
- Karlsruhe-Basel-Grosser St. Bernhard-Turin.

Auf der Schiene ist im Verkehr ab München der Brenner dominierend; auf der Achse München-Verona verkehren täglich sieben Schnellzugspaare. Die heutige Bestzeit München-Mailand beträgt rund sieben Stunden, gegenüber

9½ Stunden via Gotthard. Nach dem Bau der Gotthard-Basislinie könnte der Weg über Zürich ebenfalls in sieben Stunden zurückgelegt werden. Es ist allerdings anzunehmen, dass dazumal auch am Brenner schneller gefahren werden kann.

Der Bahnverkehr von Stuttgart nach Mailand wickelt sich über Singen–Zürich ab.

Eine Verbesserung der Eisenbahnverbindungen Süddeutschland–Ostschweiz–Gotthard könnte zweierlei bewirken:

- Zunahme des Bahnreiseverkehrs München–Ostschweiz–Italien,
- Zunahme des Bahnreiseverkehrs Süddeutschland–Ostschweiz.

Beide Verkehrsströme sind heute relativ gering. So beträgt der gesamte Schienenverkehr Süddeutschland–Ostschweiz weniger als 500 Personenfahrten pro Tag. Durch Angebotsverbesserungen auf dem Ostschweizer Bahnnetz könnte er auf rund 700 Personenfahrten erhöht werden¹⁾. Das gesamte Potential im Verkehr Deutschland–Schweiz, das dem Grenzübergang St. Margrethen zugeordnet werden kann, beträgt 1,4 Millionen Personenfahrten pro Jahr oder 3700 Personenfahrten pro Tag (1985, Schiene und Strasse), der Schienenanteil liegt bei 15 Prozent²⁾.

Bis zum Jahre 2020 ist mit einer Zunahme um 50 Prozent zu rechnen.

14 Mögliche Varianten der Integration³⁾

Verbesserungen der Verbindungen zwischen St. Margrethen und Arth-Goldau sind auf den folgenden Achsen möglich:

- St. Margrethen–Amriswil–Zürich–Arth-Goldau,
- St. Margrethen–St. Gallen–Zürich–Arth-Goldau,
- St. Margrethen–St. Gallen–Pfäffikon SZ–Arth-Goldau,
- St. Margrethen–Sargans–Pfäffikon SZ–Arth-Goldau.

Bei den Varianten über Zürich stellt sich die weitere Frage, ob die Linie westlich oder östlich des Zugersees verlaufen sollte. Die westliche Linienführung ist die natürliche Fortsetzung des Uetlibergtunnels und schafft sehr gute Verbindungen von Luzern sowohl nach Zürich als auch zum Gotthard. Die östliche Linienführung passt besser zum gemäss BAHN 2000 und für die S-Bahn Zürich zu erstellenden Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil.

Die Varianten über Pfäffikon SZ können von dort durch einen Satteltunnel direkt mit Arth-Goldau verbunden werden. Es besteht aber auch die Möglichkeit der Linienführung über Wädenswil und der Kombination mit der vorstehend erwähnten Linie über Thalwil. Diese Lösung bietet folgende Vorteile:

- Zug kann mitbedient werden,
- der Verkehr Ostschweiz–Pfäffikon SZ–Luzern muss nicht über den stark belasteten Gotthardbahnabschnitt Arth-Goldau–Immensee laufen,

¹⁾ Bahnpotential an Personenverkehrsnachfrage im Ostschweizer Korridor, PROGNOSE, Basel 1991, S. VII.

²⁾ Regionale Struktur des Personenverkehrs in der BRD, Intraplan, München 1989.

³⁾ Vgl. Karte im Anhang 1.

- Zürich kann dank der ohnehin notwendigen neuen Doppelspur Zürich-Thalwil mit relativ geringem Aufwand in die Neubaustrecke integriert werden.

141 Variante Zürich-Uetliberg-Rooterberg-Rigi

Die Linienführung gemäss dieser Variante verläuft vollständig unterirdisch von Zürich Wiedikon und durchs Knonaueramt in den Raum Hüenberg, wo sie, parallel zur Autobahn, für 2 km ans Tageslicht kommt, um dann im Tunnel unter Rotkreuz und der Hohlen Gasse hindurch in das Rigimassiv zu führen. Nördlich von Rotkreuz mündet eine unterirdische Zufahrt von Oberrüti an der Südbahn (Linie Aarau-Rotkreuz) ein. Südlich von Rotkreuz und unter der Hohlen Gasse sind unterirdische Verbindungen mit Dierikon an der Linie Zug-Luzern eingepplant. Dadurch wird Luzern in beiden Richtungen an die Neubaustrecke angeschlossen.

Die Länge der Hauptstrecke von Wiedikon bis in den Urmiberg südlich von Arth-Goldau beträgt 46,5 km. Der Landbedarf beläuft sich auf 11,5 ha. Die Baukosten sind auf 3,1 Milliarden Franken zu veranschlagen¹⁾. Die Bauzeit wird auf elf Jahre geschätzt.

142 Variante Zürich-Uetliberg-Rigilehne

Diese Variante unterscheidet sich von der vorstehend beschriebenen durch eine weitgehend offene Linienführung zwischen Hüenberg und dem Raum Arth-Goldau. Das ermöglicht oberirdische und wesentlich einfachere Anschlüsse an die Aargauer Südbahn und an die Luzerner Linie im Raum Rotkreuz. Die Länge der Hauptstrecke beträgt 45,5 km. Der Landbedarf beläuft sich auf 46,5 ha. Die Baukosten sind auf 2,5 Milliarden Franken zu veranschlagen. Die Bauzeit wird auf elf Jahre geschätzt.

143 Variante Zimmerberg/Hirzel-Walchwilerberg

Die Linienführung dieser Variante geht vom geplanten Doppelspurtunnel Zürich-Thalwil aus. Die neue Linie verlässt diesen Tunnel südlich von Rüschtikon und führt von dort, ohne ans Tageslicht zu kommen, durch Zimmerberg und Albis zum Südportal bei Littli und weiter der Autobahn entlang nordwestlich an Baar vorbei nach Zug. Von dort verläuft sie im Tunnel über Oberwil, durch den Walchwilerberg und unter Goldau hindurch in das Rigimassiv. Eine weitere Neubaustrecke führt von Wädenswil durch den Hirzel in den Zimmerbergtunnel; sie ermöglicht eine neue Direktverbindung von St. Gallen-Wattwil und von Chur nach Zug und weiter nach Luzern oder zum Gotthard. Die Länge der Hauptstrecken ab Rüschtikon Süd bzw. Wädenswil beträgt 41,5 km. Der Land-

¹⁾ Die in der Zweckmässigkeitsprüfung ausgewiesenen Baukosten sind bei allen Varianten etwas höher, weil dort gewisse Anschlussbauwerke berücksichtigt worden sind, die zwar weiteren Nutzen stiften können, aber mit dem alpenquerenden Verkehr in keinem ursächlichen Zusammenhang stehen.

bedarf beläuft sich auf 21 ha. Die Baukosten sind auf 2,1 Milliarden Franken zu veranschlagen. Die Bauzeit wird auf neun Jahre geschätzt.

144 Variante Zimmerberg/Hirzel–Rossberg

Diese vollständig im Tunnel verlaufende Variante geht im Norden ebenfalls von Rüschtikon und von Wädenswil aus. Die beiden Linien-Äste laufen unter dem Dorf Hirzel zusammen. Von dort unterquert der Tunnel die Dörfer Unterägeri und Goldau und führt weiter in das Rigimassiv.

Die Länge der Hauptstrecken ab Rüschtikon Süd bzw. Wädenswil beträgt 39,9 km. Der Landbedarf beläuft sich auf 2 ha. Die Baukosten sind auf 2,2 Milliarden Franken zu veranschlagen. Die Bauzeit wird auf 10 Jahre geschätzt.

145 Variante Sattel

Der rund 24 km lange Satteltunnel führt von Pfäffikon SZ und Bäch in den Raum Goldau. Er stellt die direkteste Verbindung zwischen der Achse St. Gallen–Rapperswil und der Gotthardlinie dar. Im Verkehr mit Zürich führt er, im Gegensatz zu den anderen vier Varianten, weder zu einer Kapazitätserhöhung, noch zu einer merklichen Fahrzeitverkürzung. Der Landbedarf beläuft sich auf 10 ha. Die Baukosten sind auf 1,6 Milliarden Franken zu veranschlagen¹⁾. Die Bauzeit wird auf zehn Jahre geschätzt.

146 Zufahrtsvariante Bodensee–Toggenburg–Pfäffikon SZ

Die Zufahrt von Schaffhausen, Kreuzlingen und Frauenfeld zum Gotthard führt in allen vorstehend erwähnten fünf Varianten über Zürich. Aus dem Raum St. Margrethen–Rorschach–Romanshorn–St. Gallen besteht zudem in den Varianten Hirzel und Sattel die Möglichkeit der Zufahrt über Wattwil. Je nach dem erwarteten Verkehrsaufkommen ergeben sich auf dieser Achse Ausbaubedürfnisse, insbesondere in den Räumen St. Gallen, Degersheim–Mogelsberg, Lichtensteig–Wattwil und am Obersee. Zusätzlich müssen die Verkehrsströme im Bahnhof Pfäffikon SZ entflochten werden.

147 Zufahrtsvariante St. Galler Rheintal

Als Zufahrt von Rorschach und St. Margrethen zum Gotthard kann, in Verbindung mit den Varianten Hirzel oder Sattel, auch die Strecke über Buchs SG–Sargans–Walenstadt in Frage kommen.

¹⁾ In der Zweckmässigkeitsprüfung wird davon ausgegangen, dass der Satteltunnel nur genügend alimentiert werden kann, wenn die St. Galler Rheintalbahn durchgehend auf Doppelspur ausgebaut wird, was zusätzliche Kosten von bis zu 1 Milliarde Franken verursachen könnte (vgl. Ziff. 147).

Der Abschnitt St. Margrethen-Trübbach ist einspurig. Sein Ausbau auf durchgehende Doppelspur würde 715 Millionen Franken kosten. Die Elimination der Spitzkehre in St. Margrethen im Verkehr Bregenz-Sargans käme zusätzlich auf 300 Millionen Franken zu stehen.

Im Rahmen des Konzeptes BAHN 2000 ist ein partieller Ausbau der Rheintallinie auf Doppelspur vorgesehen.

148 Bewertung der Varianten

148.1 Kapazität und Fahrzeiten

Die beiden Uetliberg-Varianten bringen zwischen Zürich und der Zentralschweiz (Arth-Goldau/Luzern) den grössten Kapazitätzuwachs, nämlich rund 300 Züge. Er übertrifft die am Gotthard (Basis und Berg) vorhandenen Kapazitätsreserven um rund 200 Züge. Der Fahrzeitgewinn von rund 20 Minuten sowohl im Verkehr Zürich-Luzern als auch auf der Relation Zürich-Gotthard führt zu einer Zunahme der Nachfrage im alpenquerenden Verkehr und im Reiseverkehr zwischen Zürich und der Innerschweiz. Die Uetliberglinie erlaubt es, Güter- und Schnellzugsverkehr von den übrigen Gotthard-Zufahrten abzuziehen und dort die Bedingung für den Ausbau des Regionalzugsangebotes zu schaffen.

Die Zimmerberg/Hirzel-Varianten bringen einen geringeren Kapazitätzuwachs als die Uetliberglinien, da der Gemeinschaftsabschnitt Zürich-Rüschlikon/Thalwil, obwohl künftig vierspurig, mit dem Verkehr in Richtung Chur und Innsbruck geteilt werden muss. Dieselbe Überlegung gilt für den von Osten her über Pfäffikon SZ-Wädenswil eingespiesenen Verkehr: er muss den stark belegten Doppelspurabschnitt Pfäffikon SZ-Wädenswil benutzen. Im Verkehr Zürich-Gotthard ist der Fahrzeitgewinn via Rossberg annähernd gleich gross wie durch den Uetliberg; via Walchwilerberg ist er kleiner. Die Fahrzeit Zürich-Luzern wird durch die Zimmerberg-Walchwilerberg-Variante nur wenig und durch die Zimmerberg-Rossberg-Linie überhaupt nicht verkürzt.

Der Satteltunnel kann auf dem bestehenden Streckennetz nicht genügend alimentiert werden. Aus Richtung Zürich beträgt die freie Kapazität 40 Züge; aus Richtung Ziegelbrücke ist sie etwas grösser. Aus Richtung Wattwil sind die Kapazitätslimiten der Einspurstrecke zu beachten. Die Fahrzeit von Zürich durch den Sattel zum Gotthard ist im Vergleich mit den anderen Varianten unattraktiv.

148.2 Verkehrsnachfrage

Die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen auf den vorstehend beschriebenen Abschnitten setzt sich zusammen aus den Verkehren:

- a. Bayern-St. Margrethen-Luzern oder -Tessin/Italien,
- b. St. Gallen-Luzern oder -Tessin/Italien,
- c. Vorarlberg/Chur-Luzern oder -Tessin-Italien,
- d. Stuttgart-Schaffhausen-Luzern oder -Tessin-Italien,
- e. Zürich-Luzern oder -Tessin-Italien.

Alle erwähnten Verkehrsströme können über Zürich geleitet werden¹⁾, für die Verkehre gemäss den Buchstaben a–c bildet die Verbindung über Pfäffikon SZ–Sattel- oder Hirteltunnel eine sinnvolle Alternative.

Würde der Verkehr jeweils die kürzeste Strecke wählen, unabhängig vom Ausbaustandard und von den Gewichtsregelungen im Strassenverkehr, so hätten im Jahre 1984 die folgenden Transporte durch die Ostschweiz geleitet werden können:

	Tessin in Mio. Tonnen	Italien in Mio. Tonnen
Zürich/Schaffhausen	0,6	0,5
Thurgau	0,1	0,1
Singen	–	0,4
Stuttgart	0,1	1,2
via Zürich	0,8	2,2
St. Gallen	0,1	0,1
Graubünden	0,1	0,1
Bodensee	–	0,3
Bayern/Ulm	0,1	1,2
via Zürich/Pfäffikon SZ	0,3	1,7
Total	1,1	3,9

Wie bereits unter Ziffer 13 dargelegt, wählt der Verkehr aus Bayern nicht den Weg durch die Schweiz, sondern die besser ausgebauten Brenner-Route.

Unter Berücksichtigung dieser Tatsache und davon ausgehend, dass vom alpenquerenden Binnengüterverkehr nur ein kleiner Teil der Bahn zufallen dürfte und dass der heutige Schienenanteil im alpenquerenden Transitgüterverkehr 40 Prozent beträgt, erhalten wir für das Jahr 1984 eine Schienenverkehrsnachfrage von gut 1 Million Tonnen via Zürich und von rund 0,2 Millionen Tonnen via Pfäffikon SZ.

Bis zum Zeitraum 2010/2020 wird sich die Güterverkehrsnachfrage verdoppeln. Der dann zumal in jedem Fall über Zürich laufende Bahnverkehr kann mit 2–2½ Millionen Tonnen angenommen werden, während für den Bahnverkehr, der auch über Pfäffikon SZ geleitet werden kann, in Anlehnung an die Prognose der Arbeitsgemeinschaft FEW/PROGNOS rund 0,7 Millionen Tonnen eingesetzt werden können.

¹⁾ Bei starkem Verkehrsaufkommen können in diesem Knoten gewisse Ausbauten notwendig werden.

15 Lösungsvorschlag¹⁾

Die staatspolitisch gewichtige Ausgangslage, die verkehrsgeographische Situation, die zu erwartenden Verkehrsaufkommen und die grossen Investitionserfordernisse machen das Bestreben, die Ostschweiz möglichst gut in das Alpen transit-Konzept zu integrieren, zu einem schwierigen Unterfangen. Die Verkehrsaufkommen aus der Ostschweiz sind im Vergleich zur Hauptverkehrsachse am Gotthard sogar recht bescheiden. Im alpenquerenden Verkehr stammt der Hauptteil der Verkehrsströme aus der Rheinschiene²⁾, weshalb sich auch der Ausbau der Gotthardachse aufdrängt. Andererseits ist der Bau einer vollständig neuen Hochleistungs-Eisenbahnlinie zwischen der Ostschweiz und der Gotthardachse mit enormen Investitionen verbunden. Welche der in Ziffer 14 dargelegten Varianten auch immer gewählt würde, immer stünde ein Bauwerk zwischen dem Zürichseegebiet und der Innerschweiz zur Diskussion, das von der Länge und von den Investitionskosten her mit einem dritten Basistunnel zu vergleichen wäre. Für den Bundesrat aber steht ausser Zweifel, dass ein solches Unterfangen im heutigen Zeitpunkt die schweizerischen Möglichkeiten eindeutig übersteigen würde.

151 Kernprojekt

Aus diesem Grunde schlägt der Bundesrat folgendes vor. *Zu wählen ist ein verbesserter Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie über einen Ausbauschritt, der die bisherigen Entscheide zu BAHN 2000 und S-Bahn Zürich sinnvoll ergänzt, eine echte Angebotsverbesserung bewirkt, aber Spielraum belässt für später nach dem Baukastensystem zu treffende weitere Entscheide.* Ein solches Vorgehen garantiert einen angepassten Einbezug der Ostschweiz in die erste Betriebsphase der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Da es verschiedene Möglichkeiten der Verbindungen aus der Ostschweiz zur Gotthardlinie gibt, ist im übrigen eine Lösung anzustreben, die sowohl Verbesserungen aus Richtung Zürich als auch aus Richtung Sargans und dem Toggenburg ermöglicht.

Als Kernprojekt schlägt der Bundesrat deshalb vor, das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Littli/Baar zu ergänzen. Diese Lösung knüpft bei Thalwil an den geplanten Ausbau bestehender Strecken im Rahmen von BAHN 2000 und S-Bahn Zürich an und eröffnet die Möglichkeit, die Zufahrten aus der Ostschweiz über das Toggenburg und über Sargans ohne Umweg über Zürich direkt an die Gotthardlinie anzuschliessen. Spätere Ausbauten im Sinne der unter den Ziffern 141–144 erwähnten Varianten werden dadurch nicht verunmöglicht.

¹⁾ Vgl. Karte im Anhang 2.

²⁾ Verteilung des alpenquerenden Verkehrs innerhalb Nordeuropas. Botschaft zum Alpen transit-Beschluss vom 23. Mai 1990, Anhang 3, Tabelle A3-2.

152 Ergänzende Investitionen

Das skizzierte Kernprojekt bettet sich optimal in die bestehenden Schienennetze der Region ein. Es erfordert keine weiteren umfangreichen Anschlussinvestitionen. Aufgrund von Vorschlägen der RhB, der SOB und der BT sind aber gezielte Investitionen nötig, die das Kernprojekt sinnvoll ergänzen. Ziel ist insbesondere, mögliche Engpässe zu vermeiden. Solche entstehen in erster Linie dort, wo sich verschiedene Verkehrsströme verknüpfen, das heisst bündeln, überlagern oder kreuzen. Erfahrungsgemäss sind oft Knoten ein Nadelöhr.

Die ostschweizerischen Verkehrsströme, die nicht über Zürich laufen, bündeln sich in Sargans und Pfäffikon SZ. Eine spezielle Stellung nimmt auch der Knoten Chur ein, wo sich die Verkehrsströme Graubündens sammeln, um von dort gebündelt Richtung Norden, Westen oder Gotthard weiterzufließen.

Aus diesen Gründen drängen sich zuerst Ausbauprojekte im Knoten Pfäffikon SZ auf. Konkret geht es um die Entflechtung der Verkehrsströme im Bahnhof Pfäffikon SZ und vor- und nachgelagerte Doppelspurabschnitte.

Zur Verbesserung der Verbindung von St. Gallen zum Gotthard und nach Luzern sind sodann auf der Strecke der BT/SBB/SOB Ausbauten vorzusehen. Schliesslich sind die zunehmenden Verkehrsströme aus Graubünden im Bahnhof Chur mit geeigneten Entflechtungsmassnahmen zu bewältigen.

Auf der Rheintallinie sind die mit BAHN 2000 geplanten Ausbauten zu realisieren, um die in der Alpentransit-Botschaft beschriebene Ostschweizer Spange¹⁾ zu verwirklichen. Im Falle eines stärkeren als des prognostizierten Verkehrswachstums bleibt damit später die Möglichkeit offen, die Rheintallinie gemäss dem Baukastenprinzip mit weiteren Zweispurabschnitten zu ergänzen oder ganz auf Doppelspur auszubauen.

Schliesslich ist der Lösungsvorschlag auch in einen grenzüberschreitenden Kontext einzubetten, wie sich dies bereits aus unseren Darlegungen zur verkehrsgeographischen Lage und zu den Verkehrsaufkommen ergibt. Die Bezugspunkte nach Stuttgart und München erfordern aber im heutigen Zeitpunkt keine parlamentarischen Entscheide. Wie der Bundesrat in seiner Alpentransit-Botschaft ausgeführt hat, sucht er diesbezüglich das Gespräch mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Österreich¹⁾. Dabei geht es sowohl um Ausbauten der Infrastruktur als auch um betriebliche Verbesserungen, wie z. B. den Einsatz von Zügen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastenneigung.

2 Besonderer Teil

21 Beschrieb der Vorhaben

211 Zimmerberg/Hirzel

Dem Lösungsvorschlag Zimmerberg/Hirzel liegt die Idee zugrunde, die Linien

- St. Gallen-Rapperswil-Pfäffikon SZ,
- St. Margrethen-Sargans-Pfäffikon SZ,
- Chur-Sargans-Pfäffikon SZ

¹⁾ Botschaft zum Alpentransit-Beschluss, Ziffer 214.1.

mit der Gotthard-Basislinie zu verbinden und zugleich den durch den einspurigen Streckenabschnitt Horgen Oberdorf–Litti gebildeten Engpass auf der Linie Zürich–Zug zu eliminieren.

Die Lösung besteht darin, einen Tunnel von Au bei Wädenswil nach Littli bei Baar zu bohren und durch eine Zufahrt aus dem im Rahmen von BAHN 2000 und S-Bahn Zürich vorgesehenen Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil zu ergänzen.

Ausgehend von den vorgesehenen Anschlusspunkten im Norden und im Süden waren für die Wahl der Trasseführung die speziellen geologischen Rahmenbedingungen massgebend. Sie finden ihren Niederschlag in einer Linienführung genügend weit im Gebirgsinnern und in einer Unterquerung der Sihl in geeigneter Höhenlage im gesunden Felsbereich.

Bei den zu durchbohrenden Gesteinen handelt es sich vorwiegend um eine mergelig-sandige Wechsellagerung, die von geringmächtigeren Nagelfluhbänken und dünnen Kohlehorizonten unterbrochen sein kann. Die Unterquerung der Sihl dürfte in anstehendem Fels machbar sein; Sondierbohrungen müssen diese Vermutung jedoch bestätigen, da im anderen Fall wassergesättigte Lockergesteine durchfahren werden müssten. Das Südportal bei Baar kann in anstehendem, steil abfallendem Molassefels angesetzt werden.

Die geologischen Verhältnisse sowohl im Zimmerberg- wie im Hirzeltunnel sind relativ gut bekannt und beide Tunneln eignen sich für den mechanischen Vortrieb. Bei beiden ist Tunnelvortrieb von Norden her vorgesehen.

Der Bauvorgang des Zimmerbergtunnels lässt sich möglicherweise mit demjenigen des Paralleltunnels Zürich–Thalwil kombinieren.

Das gesamte Tunnelbauwerk erhält eine Länge von 18,9 km. Davon entfallen 10,2 km auf die Verbindung Au–Litti und 8,7 km auf den Anschluss an den künftigen Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil.

Die Bauzeit wird auf sechs Jahre geschätzt¹⁾.

In Anbetracht des aus Richtung Wädenswil–Au zu erwartenden Verkehrs ist der Tunnel von Au bis zur Stelle, wo die Strecke von Zürich einmündet, einspurig geplant. Der Rest des Tunnelsystems ist doppelspurig vorgesehen. In Littli mündet die neue Linie in die bestehende Doppelspur nach Zug.

Der Ast ab Au dient der Zufahrt der Güterzüge aus Richtung St. Margrethen/Chur–Sargans und der Reisezüge von Chur–Sargans sowie von St. Gallen–Wattwil–Rapperswil. Der Ast ab Rüschnikon nimmt den über Zürich laufenden Verkehr von der Thurtallinie sowie aus Richtung Stuttgart–Schaffhausen auf.

Die Kapazität des vorgeschlagenen Tunnelsystems ist für den prognostizierten Verkehr auf absehbare Zeit genügend. Der Mehrverkehr wird sich auf die Linien in Richtung Gotthard und in Richtung Luzern aufteilen. In Richtung Gotthard stehen, zusätzlich zur Auslastung gemäss Alpentransit-Botschaft vom 23. Mai 1990, rund 50 Zugtrassen zur Verfügung. Das entspricht einem Gütervolumen von über 7 Millionen Tonnen.

¹⁾ Vgl. Bauprogramm im Anhang 4.

212 Achse Bodensee–Toggenburg–Pfäffikon SZ

Im Rahmen von BAHN 2000 wird die St. Galler Rheintalstrecke St. Margrethen–Trübbach gezielt ausgebaut. Es ist davon auszugehen, dass dieser Ausbau für den Gütertransitverkehr zum Gotthard in einer ersten Etappe ausreicht.

Für den Reiseverkehr empfiehlt es sich demgegenüber, die Linie St. Gallen–Wattwil–Rapperswil–Pfäffikon SZ auszubauen. Auf dieser Strecke überlagern sich, je nach Streckenabschnitt, verschiedene Verkehrsbedürfnisse:

- St. Galler Vorortsverkehr,
- Erschliessung des Obertoggenburgs,
- Regionalverkehr Rapperswil–Ziegelbrücke,
- Zürcher S-Bahn-Verkehr,
- Städteverbindung St. Gallen–Luzern,
- Ausflugsverkehr St. Gallen/Konstanz–Zentralschweiz,
- Zubringer zum Gotthard.

Diese Ströme mit unterschiedlichem Anforderungsprofil sind mit geeigneten Einzelmassnahmen sinnvoll zu bündeln.

Die Strecke St. Gallen–Rapperswil führt durch topographisch schwieriges Gelände; sie ist einspurig. Das setzt heute einem Angebotskonzept enge Grenzen. Dies um so mehr, als zwischen Wittenbach und Degersheim ein intensiver Vorortsverkehr die Linie überlagert.

Um eine Schnellzugsstrecke mit internationalem Charakter installieren und den Hirteltunnel rechtfertigen zu können, sind gezielte Ausbaumassnahmen erforderlich, nämlich:

- Verknüpfung der Linien von BT und SBB im Bahnhof St. Gallen St. Fiden,
- Doppelspur St. Gallen–St. Gallen Haggen,
- Doppelspurausbau Degersheim–Mogelsberg,
- Stationsausbau Lichtensteig,
- Doppelspurinseln nördlich und südlich des Rickentunnels,
- Doppelspurausbau Uznach–Schmerikon,
- Doppelspurinsel Bollingen.

Die Aufwertung der Achse St. Gallen–Wattwil–Rapperswil–Zentralschweiz–Gotthard führt dazu, dass der bereits heute stark belastete Bahnhof Pfäffikon SZ zum eigentlichen Nadelöhr wird. Die SOB sieht deshalb vor, ihre Linie zwischen Hurden und Freienbach auf Doppelspur auszubauen und kreuzungsfrei durch den Bahnhof Pfäffikon SZ zu ziehen.

213 Graubünden

Im Rahmen der in der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss ausgeführten Option Graubünden sowie im Nachgang zu den Beschlüssen des Nationalrates vom März 1991 hat die Regierung des Kantons Graubünden folgende Forderungen vorgetragen. Sie macht geltend, dass die Strassen ins Prättigau und ins Bündner Oberland dringend ausgebaut werden müssen und ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollten. Im weiteren stellt sich die Regierung des Kantons Graubünden hinter das Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn

(RhB) im Umfang von 1,3 Milliarden Franken für die Zeit von 1993 bis 2007. Bezüglich der Finanzierung schlägt sie vor, dass der Bund 400 Millionen Franken voll übernehmen soll, während der restliche Anteil über die künftigen Rahmenkredite bewältigt werden könnte.

Diese Forderungen haben sachlich durchaus eine gewisse Berechtigung. So sind sowohl die Prättigauerstrasse als auch die Strasse in die Surselva Verkehrswege, die einzelne Landesteile miteinander verbinden und somit im nationalen Interesse stehen. Die Frage, ob sie ins Nationalstrassennetz aufzunehmen sind, kann deshalb in guten Treuen gestellt werden. Dem kann allerdings entgegengehalten werden, dass das Luftreinhaltekonzept (BB1 1986 III 269) ausdrücklich festhält, auf eine Ausweitung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sei zu verzichten. Der Bundesrat ist jedoch bereit zu prüfen, auf welche Weise den Anliegen des Kantons Graubünden entgegengekommen werden kann. So werden insbesondere die Möglichkeiten im Bereiche der Hauptstrassenfinanzierung weiter abgeklärt.

Der Bundesrat wird das Investitionsprogramm der RhB wohlwollend, aber trotzdem eingehend prüfen. Ein Eintreten auf die diesbezüglichen Forderungen des Kantons Graubünden wäre zum heutigen Zeitpunkt allerdings verfrüht. Rechtliche und präjudizielle Probleme stellt das Postulat der vollen Finanzierung eines Drittels des Bauprogramms der RhB durch den Bund. Zudem dient ein Teil der Investitionen primär touristischen Interessen des Kantons, wenn auch namhafte Verkehrsströme verbleiben, die in den Zusammenhang mit dem Alpentransit gestellt werden können. Diese komplexen Zusammenhänge sind zu analysieren, bevor der Bundesrat konkrete Zusicherungen abgeben darf.

Im Zusammenhang mit dem Alpentransit steht insbesondere der Knoten Chur. Wir beantragen deshalb, die Finanzierung seines Ausbaus, zusammen mit den übrigen Vorhaben zur Integration der Ostschweiz in das Alpentransit-Konzept, zu erleichtern.

Die RhB hat 1985 ein Projekt für die Einführung der Arosa-Linie in den Bahnhof Chur erarbeitet. Es handelt sich hier um ein typisches Projekt zur Trennung von Schiene und Strasse, das den Kanton erheblich belasten könnte. Damit eine optimale Gesamtlösung realisiert werden kann, an der neben der RhB auch die SBB direkt und indirekt beteiligt sind, erscheint es im Sinne einer Ausnahme angemessen, wenn der Bund auch den kantonalen Anteil übernimmt. Die RhB beziffert die Ergänzungsinvestitionen für den Ausbau des Bahnhofs Chur heute auf 197 Millionen Franken. Darin ist die ebenfalls geplante unterirdische Einführung der Regionallinie Schiers-Landquart-Chur-Reichenau-Thusis noch nicht inbegriffen.

Es ist jedoch noch nicht möglich, den vom Kanton zu übernehmenden Finanzierungsanteil zu beziffern. Der Stand des Projektes erlaubt noch keine verlässliche Aufteilung zwischen Treibstoffzollmitteln gemäss Verkehrstrennungsverordnung (SR 725.121) und dem RhB-Anteil. Der Bund erklärt sich aber bereit, seine jeweiligen ordentlichen Budgets aufzustocken, soweit diese die Finanzierung nicht sicherstellen können.

Dies trifft insbesondere auf die RhB zu. Mit der Finanzierung des Ausbaus des Bahnhofs Chur durch den Bund wird der 8. Rahmenkredit zur Förderung der

konzessionierten Transportunternehmungen um den Anteil der RhB an diesem Projekt erhöht werden müssen. Darüber hinaus anerkennen wir aufgrund der topographischen Besonderheiten grundsätzlich einen über das normale Mass hinausgehenden Investitionsbedarf der RhB. Dem werden wir in den folgenden Rahmenkrediten Rechnung tragen. Nach eingehender Abklärung der Notwendigkeit und Realisierbarkeit der von der RhB geltend gemachten Investitionen wollen wir den Eidgenössischen Räten entsprechende Anträge stellen.

Die RhB erkennt ferner gewisse Engpässe auf der Strecke Chur–Reichenau–Disentis. Nach den bisher gefassten Beschlüssen kommt dieser Strecke direkte Bedeutung im Zusammenhang mit dem Alpen transit zu, hat sie doch Werkverkehr zu bewältigen, der mit der Errichtung des Schachtes in Rueras anfallen wird. Allfällige Verstärkungen und Kapazitätserhöhungen auf dieser Strecke sind aber im Rahmen des Gotthard-Bauprogramms zu verwirklichen.

Mit der Umsetzung dieses Konzeptes kann die RhB in den nächsten Jahren Investitionsverpflichtungen von über einer Milliarde Franken eingehen (Vereina, Bahnhof Chur, Alpen transit, übriges Netz). Die Umsetzung dieser Summe ist für eine Unternehmung in der Grössenordnung der RhB eine ganz gewaltige und nicht selbstverständliche Aufgabe.

22 Bewertung

221 Kosten

Die Kosten der Neubaustrecken zwischen Zürichsee und Zentralschweiz sind auf 730 Millionen Franken zu veranschlagen (Preisstand 1990). Es handelt sich dabei um den Hirzeltunnel zwischen Au und Littl, der mit den Anschlüssen an die bestehenden Linien Zürich–Chur und Zürich–Zug in Au bzw. Littl auf 320 Millionen Franken zu stehen kommt, sowie um die Verbindung dieses Tunnels mit dem künftigen Paralleltunnel Zürich–Thalwil (Zimmerbergtunnel), die auf 410 Millionen Franken geschätzt wird.

Die Kostengenauigkeit liegt bei ± 25 Prozent.

Die Aufwertung der Achse St. Gallen–Wattwil–Pfäffikon SZ wird auf 120 Millionen Franken veranschlagt, die sich wie folgt auf die einzelnen Streckenabschnitte aufteilen:

	in Mio. Fr.
– St. Gallen St. Fiden–Mogelsberg (BT)	40
– Lichtensteig–Bollingen (SBB)	40
– Ausbau Pfäffikon SZ (SOB)	40

Gesamthaft ergibt das die folgenden Investitionskosten:

	in Mio. Fr.
Hirzeltunnel	320
Zimmerbergtunnel	410
Ausbau Achse St. Gallen–Pfäffikon SZ	120
Total	850

Hinzu kommen die Auswirkungen aus der Aufstockung des 8. Rahmenkredites und des ordentlichen Budgets der Verkehrstrennung zur Verbesserung des Knotens Chur.

222 Angebotsverbesserung

Das beantragte Konzept bringt Verbesserungen sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr.

222.1 Zimmerberg/Hirzel

Die direkte Zufahrt von Zürich in die Zentralschweiz und damit auch zum Gotthard ist im Bereich des Zimmerbergtunnels und des Albistunnels einspurig. Zwischen Zürich und Thalwil wird die Doppelspurlinie von verschiedenen Verkehrsströmen benutzt

- Schnellzüge Zürich–Luzern
Zürich–Gotthard
Zürich–Chur
Zürich–Österreich
- S-Bahn-Züge S1: Zürich–Zug
S2: Zürich–Ziegelbrücke
S8: Zürich–Pfäffikon SZ
- Güterzüge Zürich–Chur
Zürich–Österreich

Diese beiden Engpässe schränken die Streckenkapazität ein und führen deshalb häufig zu Zugverspätungen.

Im Rahmen des Konzeptes für BAHN 2000 und der S-Bahn Zürich ist zwischen Zürich und Thalwil der Bau einer zweiten Doppelspur vorgesehen. Sie wird vollständig im Berg verlaufen und den Güter- und den Schnellzugsverkehr aufnehmen. Die bestehende Strecke bleibt dann vorwiegend den S-Bahn-Zügen vorbehalten. Die neu gewonnene Kapazität wird auch dem Verkehr in Richtung Zentralschweiz und Gotthard zur Verfügung stehen. Sie kann jedoch nicht genutzt werden, solange der Zimmerberg und der Albis nur einspurig durchquert werden können.

Dank der neuen Doppelspurverbindung zwischen dem Paralleltunnel Zürich–Thalwil und dem Raum Baar kann dieser Engpass behoben und die Streckenkapazität von rund 120 auf gegen 300 Züge pro Tag gesteigert werden (in beiden Richtungen zusammen).

Ein Teil dieses Kapazitätswachses kommt der Verbindung Zürich–Luzern zugute. Die Leistungsfähigkeit im Verkehr mit dem Gotthard kann unter Berücksichtigung der Einspurstrecke Zug–Arth–Goldau um 50 Züge pro Tag erhöht werden. Das würde die problemlose Übernahme des in den optimistischsten der unter Ziffer 13 erwähnten Szenarien ausgewiesenen Verkehrs ermöglichen.

So könnten auf den bestehenden bzw. gemäss Konzept BAHN/2000 ausgebauten Infrastrukturen, ergänzt durch den Zimmerberg- und den Hirzeltunnel, bis zu 40 zusätzliche Züge pro Tag von St. Margrethen oder Chur über Sargans-Wädenswil-Zug zum Gotthard geführt werden.

Diese Streckenkapazität kann auch zur Verbesserung des Angebots auf der Verbindung St. Gallen-Rapperswil-Luzern genutzt werden. Die Züge werden ab Pfäffikon SZ künftig nicht mehr über den Sattel, sondern via Wädenswil-Hirzeltunnel-Zug geführt. Dadurch wird Zug in diese Verbindung eingebunden und die Fahrzeit kann wesentlich verkürzt werden, nämlich von 2 Stunden 10 Minuten auf 1 Stunde 40 Minuten. Somit wird die Verbindung durch das Toggenburg schneller und attraktiver als der Weg von St. Gallen über Zürich nach Luzern. Diese Auswirkungen des Hirzeltunnels sind aus mehreren Gründen erwünscht, können doch dadurch die Züge St. Gallen-Zürich sowie Zürich-Luzern und damit auch der Knoten Zürich entlastet werden, während das Toggenburg, das Gasterland, die March und das Obere Zürichseeufer besser mit der Zentralschweiz verbunden und optimal ins nationale Fahrplankonzept eingegliedert werden.

Im Verkehr Zürich-Gotthard bringt das Konzept eine mit 200 km pro Stunde befahrbare Neubaustrecke von Zürich Wiedikon bis nach Littli bei Baar. Dadurch kann die Fahrzeit um rund zehn Minuten gesenkt werden. Von Zürich wäre man somit in knapp 30 Minuten in Arth-Goldau und in gut 2¼ Stunden in Mailand.

Der Güterverkehr von Zürich zum Gotthard läuft heute durch den Heitersbergtunnel und über die Aargauer Südbahn (via Wohlen). Diese Achse dürfte in Zukunft sehr stark belastet werden. Die Neubaustrecke Zürich Wiedikon-Baar/Littli wird es erlauben, einen Teil dieses Verkehrs zu übernehmen und den Aargau zu entlasten. Der Knoten Zürich seinerseits wird, wie bereits erwähnt, durch den Hirzeltunnel entlastet, der den ganzen Verkehr zwischen dem Vorarlberger, dem St. Galler und dem Churer Rheintal sowie dem Toggenburg einerseits und Luzern und dem Gotthard andererseits übernehmen wird.

Die Kapazitäts- und Komfortverbesserungen, die von den beantragten Tunnelbauwerken ausgehen, wirken sich deshalb nicht nur im Raume Zürichsee/Zentralschweiz aus, sondern in der ganzen Ostschweiz, sowie auf dem Aargauer Bahnnetz und darüber hinaus bis nach Basel und ins westliche Mittelland.

222.2 Achse Bodensee-Toggenburg-Pfäffikon SZ

Die Einspurlinie Romanshorn-St. Gallen-Rapperswil-Pfäffikon SZ hat, wie unter Ziffer 212 dargelegt, verschiedene Funktionen zu erfüllen.

Das Nebeneinander dieser von Zugs- und Fahrplanangebot her unterschiedlichen Aufgaben führt auf einzelnen Streckenabschnitten zu Friktionen, die sich in kreuzungsbedingten Fahrzeitverlängerungen und in einer erhöhten Verspätungsanfälligkeit der Züge niederschlagen.

Durch die unter Ziffer 212 beschriebenen Streckenausbauten können diese Nachteile weitgehend behoben werden. Dadurch wird es möglich, die vorste-

hend erwähnte Fahrzeit von 1 Stunde 40 Minuten im Verkehr St. Gallen–Luzern zu erreichen.

Neben dem im Stundentakt verkehrenden Schnellzug St. Gallen–Luzern ermöglichen es die beantragten Ausbauten, jede Stunde die folgenden Züge anzubieten:

- einen Regionalzug Romanshorn–Rapperswil,
- einen weiteren Regionalzug St. Gallen–Wattwil (Verdichtung zum Halbstundentakt),
- Verstärkungszüge zwischen Wittenbach und Degersheim nach Bedarf,
- direkte Schnellzüge St. Gallen–Rapperswil–Zug–Tessin–Italien nach Bedarf.

Auf diese Weise wird es möglich sein, den Anliegen der Kantone St. Gallen und Appenzell nach einer Verbesserung der Zufahrt zum Gotthard voll Rechnung zu tragen und zugleich die Pünktlichkeit des Betriebsablaufs im Regionalverkehr innerhalb der Ostschweiz wesentlich zu erhöhen.

222.3 Graubünden

Die unter Ziffer 213 beantragten Ausbauten führen zu einer wesentlichen Verbesserung des Betriebsablaufs im Bahnhof Chur. Da Chur der wichtigste Knoten der RhB ist, beschränken sich die positiven Auswirkungen dieser Massnahmen nicht auf Chur und das Rheintal, sondern sie kommen dem gesamten Netz und damit dem gesamten Kanton zugute.

Zudem wird die RhB durch das beantragte Vorgehen von Investitionen im Raume Chur entlastet, die sie früher oder später auf eigene Kosten hätte vornehmen müssen. Die RhB hat somit mehr Mittel für Leistungssteigerungen auf dem übrigen Netz zur Verfügung.

223 Wirtschaftlichkeit

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit hat für das Kernprojekt und für die ergänzenden Investitionen gesondert zu erfolgen.

Die Kosten des Kernprojektes sind mit 730 Millionen Franken ausgewiesen. Dem entsprechen Jahreskosten für Verzinsung, Abschreibung und Unterhalt von rund 30 Millionen Franken real, das heisst zum heutigen Geldwert, ohne Einbezug der Teuerung.

Wenn wir vom selben Mischungsverhältnis zwischen Schnellzügen und den verschiedenen Arten von Güterverkehr ausgehen wie in der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss (BBl 1990 II 1075), so erhalten wir pro Zug und Jahr einen durchschnittlichen Deckungsbeitrag von 0,7 Millionen Franken.

Das bedeutet, dass die Kostendeckung bei einem Mehrverkehr von 45 Zügen erreicht wird. Gemäss Betriebskonzept der Alpentransit-Botschaft weist die Einspurstrecke Zug–Arth-Goldau bei Vollausslastung des Systems freie Kapazitäten für 50 weitere Züge auf.

Der Mehrverkehr von 45 Zügen würde dem Maximalszenario von Professor Zierl¹⁾ entsprechen. Die unter Ziffer 13 angestellten Überlegungen führen allerdings zum Schluss, dass das zusätzliche, durch die Ostschweiz zum Gotthard zu führende Gütervolumen wesentlich geringer ausfallen wird.

Die zusätzliche Kapazität kann jedoch auch im Verkehr Stuttgart-Zürich-Italien genutzt werden. Zudem erlaubt sie eine wesentliche Angebotsverbesserung auf der Relation Zürich-Luzern. Ein nachfragegerechtes Angebot auf diesen Routen besteht zu einem grossen Teil aus Personenverkehr und bloss zu einem kleinen Teil aus schlecht rentierenden Zügen der «Rollenden Strasse».

Modellrechnungen haben ergeben, dass der Deckungsbeitrag für einen durchschnittlichen Zug bei diesem Mischungsverhältnis bei 1,5 Millionen Franken im Jahr liegt. Unter diesen Annahmen wäre der Schwellenwert, bei dem sich Kosten und Erträge die Waage halten, bereits bei einem Aufkommen von 20 Zügen pro Tag erreicht.

Aufgrund des heutigen Wissensstandes kann davon ausgegangen werden, dass der Mehrverkehr von gesamthaft 20 Zügen, das sind zehn Züge pro Tag und Richtung, mit grosser Wahrscheinlichkeit innert kurzer Zeit erzielt werden kann. Die Zweckmässigkeitsprüfung rechnet mit einer Zunahme des Güterverkehrs um rund 2 Millionen Tonnen und einem Anwachsen des Reiseverkehrs um gut 2 Millionen Reisende gegenüber einem Referenzfall ohne Hirzel- und Zimmerbergtunnel.

Die Wirtschaftlichkeit der Investition ins Kernprojekt ist deshalb gegeben.

Die Berechnung des Rentabilitätsgrades der ergänzenden Investitionen ist schwierig.

So dienen die Ausbauten sowohl auf der Achse St. Gallen-Pfäffikon SZ als auch im Bündnerland in erster Linie dem Regionalverkehr. Sie schaffen aber auch die notwendige Kapazität für mehr und bessere Schnellzugsverbindungen. Der gesamte Schienenverkehr in jenen Räumen wird somit tendenziell attraktiver. Das wird sich zweifelsohne in erhöhten Verkehrserträgen auswirken. Sie können allerdings zum heutigen Zeitpunkt nicht mit hinreichender Genauigkeit beziffert werden.

224 Räumliche und ökologische Beurteilung

224.1 Räumliche Auswirkungen

Die Verwirklichung des Konzeptes führt zu einer Aufwertung der Achse St. Gallen-Toggenburg-Pfäffikon SZ und zu deren Weiterführung über Zug nach Luzern. Auf diese Weise werden kleinere Zentren und deren Verbindung untereinander sowie mit den beiden Städten Luzern und St. Gallen aufgewertet. Dadurch kann der aus raumplanerischer Sicht kaum erwünschten Sogwirkung Zürichs entgegengewirkt werden. Des weitern wird die Verkehrsgunst der Zentralschweiz aufgewertet.

¹⁾ Ziffer 13

Die Bahnfahrzeiten zwischen St. Gallen sowie anderen Zentren der Ostschweiz einerseits und der Zentralschweiz, dem Tessin und Italien andererseits werden verkürzt. Das führt zu einer generellen Verbesserung der Standortgunst der Ostschweiz.

Demgegenüber ist die künftige Güterzugsachse vom Bodensee rheintalwärts nach Sargans und weiter über Wädenswil an den Zugersee und zum Gotthard in der Ostschweiz kaum raumwirksam. Das Angebot an Güteraufgabe- und Güterempfangsmöglichkeiten ist nämlich viel wichtiger als die Leitwege des Güterverkehrs. Die Möglichkeit der grossräumigen Umfahrung Zürichs kann insofern positive Auswirkungen zeitigen, als dort allenfalls notwendig werdende Ausbauvorhaben nicht oder erst später realisiert werden müssen.

224.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Neubaustrecken zwischen Zürichsee und Littli verlaufen grösstenteils im Berg und können deshalb nur marginale Umweltauswirkungen zeitigen. Die *Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe* führte zu den folgenden Resultaten:

Der Landbedarf ist vernachlässigbar. Nordwestlich von Au wird ein Landschaftsschutzgebiet im Ausmass von 0,08 ha belastet. Im Raume Littli wird eine Gewässerschutzzone A auf einer Strecke von rund 500 m tangiert. Die bestehende Bahnlinie führt ebenfalls durch dieses Gebiet. Aufgrund des heutigen Wissensstandes ist kaum mit grossen Beeinträchtigungen zu rechnen. Die Fragen müssen im Rahmen der zweiten Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung vertiefter behandelt werden.

Das Ausbruchvolumen der Tunnelbaustellen wird auf 3,6 Millionen Kubikmeter veranschlagt. Es ist möglich, den grössten Teil davon per Bahn in eine Kiesgrube südlich von Sihlbrugg zu befördern.

Der Energieverbrauch während der Bauphase wird auf rund 135 GWh geschätzt.

Der Betrieb der Hirzlinie führt zu geringen zusätzlichen Lärmbelastungen im Bereich des Ostportals. Die grössten zusätzlichen Belastungen entstehen durch den Mehrverkehr auf der bestehenden Strecke zwischen Littli und Zug. Dem stehen Minderbelastungen im dicht besiedelten Gebiet zwischen den Stationen Thalwil und Horgen Oberdorf gegenüber. Ohne im Tunnel verlaufende Neubaustrecke würden die Lärmgrenzwerte nachts schon in relativ kurzer Zeit überschritten. Davon wären 1700 Einwohner Thalwils, 1100 Oberriedner und 850 Horgener betroffen.

Der Mehrverbrauch an Energie beträgt für den zum Erreichen des Schwellenwertes notwendigen Mehrverkehr etwas über 100 GWh pro Jahr.

Die Entlastung des Strassennetzes, insbesondere vom Schwerverkehr, ist nicht mit hinreichender Verlässlichkeit prognostizierbar. Sie dürfte vor allem der San Bernardino-Route zugute kommen. Vorsichtige Schätzungen rechnen mit etwa 200 Lastwagen-Durchfahrten pro Tag.

Im alpenquerenden Eisenbahn-Personenverkehr ist mit jährlich rund 300 000 zusätzlichen Fahrten zu rechnen. Ohne die vorgeschlagene Lösung würde ein

grosser Teil dieses Verkehrs auf der Strasse, und hier insbesondere auf der N 2 und auf der N 13 abgewickelt.

225 Fazit

Die beantragten Streckenneu- und -ausbauten sind aus mehreren Gründen sinnvoll. Sie ermöglichen insbesondere:

- die Verkürzung der Bahnfahrzeiten zwischen weiten Teilen der Kantone Glarus, St. Gallen sowie Graubünden einerseits und der Zentralschweiz und damit der Gotthardachse andererseits;
- die Aufwertung der Standortgunst der förderungswürdigen Zentren entlang der Achse St. Gallen–Rapperswil–Zug–Luzern;
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr von und nach Chur und darüber hinaus ins Innere des Kantons Graubünden;
- die Verbesserung des St. Galler Agglomerationsverkehrs;
- die Verflüssigung des Verkehrs im Knoten Pfäffikon SZ;
- die Entlastung der Zürcher Bahnanlagen vom Verkehr Nordostschweiz–Zentralschweiz–Italien;
- die Verbesserung des Bahnangebotes zwischen Zürich und Zug, dank dem Wegfall der tunnelbedingten Einspurabschnitte im Raum Horgen–Sihlbrugg–Litti.

Der Bau des Zimmerberg-/Hirzel-Tunnelsystems ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht verantwortbar; bei einem Mehrverkehr von zehn Zügen pro Tag und Richtung wird die Rentabilitätsschwelle erreicht.

Der betriebswirtschaftliche Nutzen des Ausbaus der Achse St. Gallen–Pfäffikon SZ und der RhB-Anlagen in Chur lässt sich weniger genau ermitteln.

Der volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Nutzen des gesamten Konzeptes ist demgegenüber erwiesen. Er äussert sich nicht nur in Fahrzeitverkürzungen, sondern auch in einer Erhöhung der Standortgunst grosser Teile der Ostschweiz und der Zentralschweiz. So werden insbesondere kleinere und förderungswürdige Zentren besser ins schweizerische Verkehrsnetz integriert. Der obere Zürichseeraum und Zug erhalten via Luzern zum Teil bessere (oder zumindest gleichwertige) Bahnverbindungen ins Mittelland und in die Westschweiz als über Zürich. Dadurch können der Eisenbahnknoten Zürich entlastet und zugleich die Attraktivität von Luzern gefördert werden.

3 Ausführung

31 Zimmerberg/Hirzel

Der Zimmerberg- und der Hirzeltunnel fügen sich harmonisch in das in der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss festgelegte Alpentransit-Konzept des Bundesrates ein.

Es ist deshalb sinnvoll, deren Ausführung denselben Regeln zu unterstellen, wie sie unter Ziffer 232 der erwähnten Botschaft für den Bau der Gotthard-Basisli-

nie vorgesehen sind. Die Verantwortung für die Bauausführung liegt deshalb bei den Schweizerischen Bundesbahnen.

32 Achse Bodensee–Toggenburg–Pfäffikon SZ

Auf dieser Achse geht es vor allem um Doppelspurausbauten. Sie werden zweckmässigerweise wie bis anhin durch die jeweiligen Eigentümerinnen, die Bodensee-Toggenburg-Bahn; die Schweizerischen Bundesbahnen und die Schweizerische Südostbahn ausgeführt.

33 Graubünden

Die im Konzept enthaltenen Ausbauten betreffen das Netz der Rhätischen Bahn. Die Verantwortung für die Bauausführung liegt deshalb zweckmässigerweise bei ihr.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

41 Finanzielle Auswirkungen

411 Grundsätzliches

Die Finanzierung des Kernprojektes erfolgt nach den in der Botschaft zum Alpentransit-Beschluss (BBl 1990 II 1075) festgehaltenen Grundsätzen. Da der künftige Anteil des abgeltungsberechtigten Kombiverkehrs nicht mit hinreichender Genauigkeit abgeschätzt werden kann, wird auf den Beizug von Treibstoffzollmitteln verzichtet.

Die Finanzierung der übrigen Streckenausbauten erfolgt im Bundesbahn-Bereich nach den üblichen, bei der Abwicklung des Leistungsauftrages befolgten Regeln, im Bereich der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Schweizerischen Südostbahn analog zum bisherigen Vorgehen gemäss Eisenbahngesetz, jedoch ausserhalb der Rahmenkredite und voll zu Lasten des Bundes. Die Finanzierung der Ausbauten auf dem Netz der Rhätischen Bahn wird über aufzustockende Rahmenkredite abgewickelt; die Einführung der Arosa-Linie in den Bahnhof Chur geht voll zu Lasten des Bundes.

412 Investitionskosten

Die Investitionsausgaben der SBB werden vom Bund im Rahmen des Tresoreriepools über die Kapitalrechnung getragen. Die Bauzinsen betragen 90 Millionen Franken oder, verteilt auf neun Jahre, 10 Millionen Franken pro Jahr.

Die Investitionsausgaben für die drei Privatbahnen werden der Finanzrechnung direkt angelastet.

42 Personelle Auswirkungen

Die personellen Auswirkungen des Kernprojektes unterscheiden sich während der Bauphase in ihrem Wesen kaum von denjenigen der Eisenbahn-Alpentransversale. Das Bauvolumen ist allerdings kleiner. Entsprechend ist, über den gesamten Bauzeitraum betrachtet, auch der Arbeitskräfte-Einsatz auf den Baustellen geringer.

Der Aufwand für die Projektbegleitung und für die Überwachung der Arbeiten durch die Aufsichtsbehörde ist demgegenüber – in Anbetracht der vielen Baustellen und der unterschiedlichen Bauherren – recht gross. Er dürfte zu einem Mehrbedarf von zwei bis drei Personaleinheiten beim Bund, hauptsächlich beim Bundesamt für Verkehr, führen.

Während der Betriebsphase richtet sich der Personalmehrbedarf nach dem Mehrverkehr. Auf der Neubaustrecke werden keine stationären Einrichtungen wie Bahnhöfe oder Stellwerke geschaffen. Es entsteht deshalb kein Mehrbedarf an Stationspersonal.

Die beantragten Ausbauten ausserhalb des Kernbereichs haben mit grösster Wahrscheinlichkeit keinen zusätzlichen Personaleinsatz zur Folge.

5 Legislaturplanung

Bei der vorliegenden Botschaft handelt es sich um einen Zusatz zur Botschaft vom 23. Mai 1990 (BBl 1990 II 1075) über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Sie ist dort unter Ziffer 214 angekündigt worden. Die Hauptbotschaft ist im Bericht über die Legislaturplanung 1987 bis 1991 angemeldet und als Richtliniengeschäft der ersten Legislaturhälfte eingestuft worden (BBl 1988 I 395).

6 Rechtliche Grundlagen

61 Verfassungsmässigkeit und Gesetzmässigkeit

Bei den zu treffenden Beschlüssen geht es darum, Artikel 6 des Alpentransit-Beschlusses zu konkretisieren. Dieser stützt sich seinerseits auf die Artikel 23, 26 und 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung. Artikel 23 ermächtigt zur Förderung öffentlicher Werke, während Artikel 26 Bau und Betrieb der Eisenbahnen zur ausschliesslichen Bundessache erklärt. Artikel 85 Ziffer 10 setzt die Zuständigkeit der Bundesversammlung fest, Ausgaben zu beschliessen und finanzielle Verpflichtungen einzugehen.

Um zweifelsfreie und gleichzeitig zweckmässige Rechtsgrundlagen bereitstellen zu können, die in einem engen Zusammenhang zum Alpentransit-Beschluss stehen, prüfte der Bundesrat die folgenden Varianten:

1. Allgemeinverbindlicher Bundesbeschluss über die Zimmerberg-/Hirzel-Linienführung sowie Finanzierungsbeschluss, wobei beide gleichzeitig mit dem Alpentransit-Beschluss in Kraft treten sollen;

2. Finanzierungsbeschluss über alle Vorhaben, der gleichzeitig mit dem Alpentransit-Beschluss in Kraft treten soll;
3. Antrag auf Änderung des Alpentransit-Beschlusses, und zwar entweder von Artikel 6 und Artikel 18 oder bloss von Artikel 18.

Variante (1) erfüllt alle rechtlichen Voraussetzungen. Nach Artikel 2 des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 (SR 742.31) kann eine neue Linie der SBB nur mittels einem dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss beschlossen werden, während für die vorgesehenen Verbesserungen der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der Rhätischen Bahn (RhB) weder ein Verfahren nach Artikel 2 SBB-Gesetz noch eine Konzessionsänderung nach Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) erforderlich ist. Der Zusammenhang mit dem Alpentransit-Beschluss (BB1 1990 II 1201) lässt sich bewerkstelligen über eine Bestimmung, wonach der Zimmerberg-/Hirzellinien-Beschluss gleichzeitig mit dem Alpentransit-Beschluss in Kraft treten soll. Es könnte allerdings geltend gemacht werden, der Zusammenhang sei einseitig und binde den Alpentransit-Beschluss nicht. Für den Bundesrat gehören die vorstehenden Vorschläge jedoch zum Alpentransit-Beschluss.

Variante (2) beruht auf der Annahme, die Linienführung an sich sei bereits in Artikel 6 des Alpentransit-Beschlusses enthalten. Von bundesrätlicher Seite wurde die Zimmerberg-/Hirzellinie tatsächlich bereits in den parlamentarischen Beratungen angezeigt, so dass eine solche Interpretation aufgrund der Materialien geprüft werden könnte. Sie hätte den Vorteil, dass ein direkter Zusammenhang zum Alpentransit-Beschluss hergestellt wäre.

Variante (3) entfällt in zwei Untervarianten. Untervariante a. führt zu einer Neuformulierung von Artikel 6 und von Artikel 18 des Alpentransit-Beschlusses. In beide Artikel wäre die Linienführung im Raum Zimmerberg/Hirzel einzuarbeiten. Des weitern wäre eine Rechtsgrundlage für die vorgesehene Finanzierung der das Kernprojekt ergänzenden Investitionen zu schaffen. In Untervariante b. würde Artikel 18 so geändert, dass das Inkrafttreten des Alpentransit-Beschlusses von den ostschweizerischen Beschlüssen abhängig würde.

Rechtlich klar ausgewiesen sind die Varianten (1) und (3). Bei Variante (2) könnten Zweifel auftreten, ob sie vor Artikel 2 SBB-Gesetz überhaupt Stand hält. Der Bundesrat hat sie darum nicht mehr weiterverfolgt. Bei Variante (3) liesse sich die Neubearbeitung im hängigen parlamentarischen Verfahren leicht bewerkstelligen. In Untervariante b. beinhaltet die Neuformulierung von Artikel 18 den Nachteil, dass das Schicksal des Hauptbeschlusses damit von einem Zusatzbeschluss abhängig gemacht würde. Nachteilig bei einer neuen Version von Artikel 6 ist auch, dass die ostschweizerischen Anliegen zwar im Hauptbeschluss untergebracht wären, deren Finanzierung aber ausserhalb, das heisst in einem eigenen Bundesbeschluss geregelt werden müsste.

Um solchen und anderen Verwicklungen zu entgehen, schlägt der Bundesrat darum Variante (1) vor.

Konsequenterweise unterbreitet der Bundesrat daher einen allgemeinverbindlichen und referendumpflichtigen Bundesbeschluss, der sich auf das Kernprojekt bezieht, sowie einen einfachen Bundesbeschluss, der dessen Finanzierung

und die weiteren Vorhaben vorsieht. Diese Aufteilung ist rein rechtlich bedingt. In der Sache selbst handelt es sich immer um die gleiche Materie.

Der Bundesrat wird deshalb künftig beide Geschäfte als ein Ganzes behandeln und allfällige Referenden gleichzeitig Volk und Ständen unterbreiten.

62 Erläuterungen zu den Erlassen

621 Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Artikel 1

Artikel 1 umschreibt das Kernprojekt. Gemäss Artikel 2 des SBB-Gesetzes (SR 742.31) können neue Linien nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss gebaut werden.

In Anlehnung an den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale sind die Ausgangspunkte der neuen Linie mit den Räumen umschrieben. Dies ermöglicht in der Phase der Projektierung eine bessere Berücksichtigung allfälliger Anliegen vor Ort.

Artikel 2

Da der Bund kein Finanzreferendum kennt, ist neben diesem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss ein zusätzlicher Finanzierungsbeschluss notwendig. Artikel 2 verweist auf das Erfordernis eines Verpflichtungskredites.

Artikel 3

Artikel 3 umschreibt eine Selbstverständlichkeit, handelt es sich doch bei der neuen Linie um ein neues SBB-Teilstück. Da dieses aber nicht von den SBB angebeht worden ist, liegt eine eigentliche Bestellung seitens des Bundes vor. Artikel 3 bringt dies zum Ausdruck.

Im übrigen zeigt Artikel 3 auch im Absatz 2, dass Projektierung und Ausführung auf die Realisierung des Alpentransit-Beschlusses abgestimmt sein müssen. Sollten allenfalls Probleme auftreten, so wird das EVED zur Koordination ermächtigt.

Artikel 4

Nach den Erfordernissen des SBB-Gesetzes ist der Bundesbeschluss allgemeinverbindlich auszugestalten und dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Er kann aber nicht getrennt werden vom Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, so dass er erst in Kraft treten kann, wenn auch der Hauptbeschluss Rechtsgültigkeit erlangt hat. Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass der vorliegende Beschluss zum Alpentransit-Konzept gehört.

622 **Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale**

Dieser Beschluss ist ein Finanzierungsbeschluss. Er enthält keine rechtsetzenden Normen. Zu umschreiben sind der Verpflichtungskredit für das Kernprojekt sowie die notwendig werdenden Anschlussinvestitionen bei den drei Privatbahnen.

Artikel 1

Artikel 1 umschreibt die Höhe des gesamten Kredites und definiert den Preis- und Projektierungsstand. Er verweist zudem auf das Bauprogramm in Artikel 2 des Beschlusses.

Artikel 2

Artikel 2 teilt die Kredite auf die einzelnen Objekte auf. Die Bauvorhaben bei den Privatbahnen liessen sich nicht bis in alle Details definieren. Darum sind die dort aufgeführten Beträge als Plafonds zu verstehen.

Artikel 3

Artikel 3 gibt dem Bundesrat die Kompetenz, bei allfällig auftretenden Problemen eine genauere Aufteilung der Kredite auf die einzelnen Objekte vorzunehmen. Vor allem aber regelt er den Zusammenhang zum Planungskredit gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale im Umfang von 50 Millionen Franken. Dieser Kredit ist grosszügig bemessen. Darum ist absehbar, dass er auch nicht ausgeschöpft werden muss. Um allfälligen Schwierigkeiten in der Bauphase wirksam begegnen zu können, scheint es dem Bundesrat deshalb zweckmässig, den Restbetrag des Kredites als Reserve einzusetzen.

Artikel 4

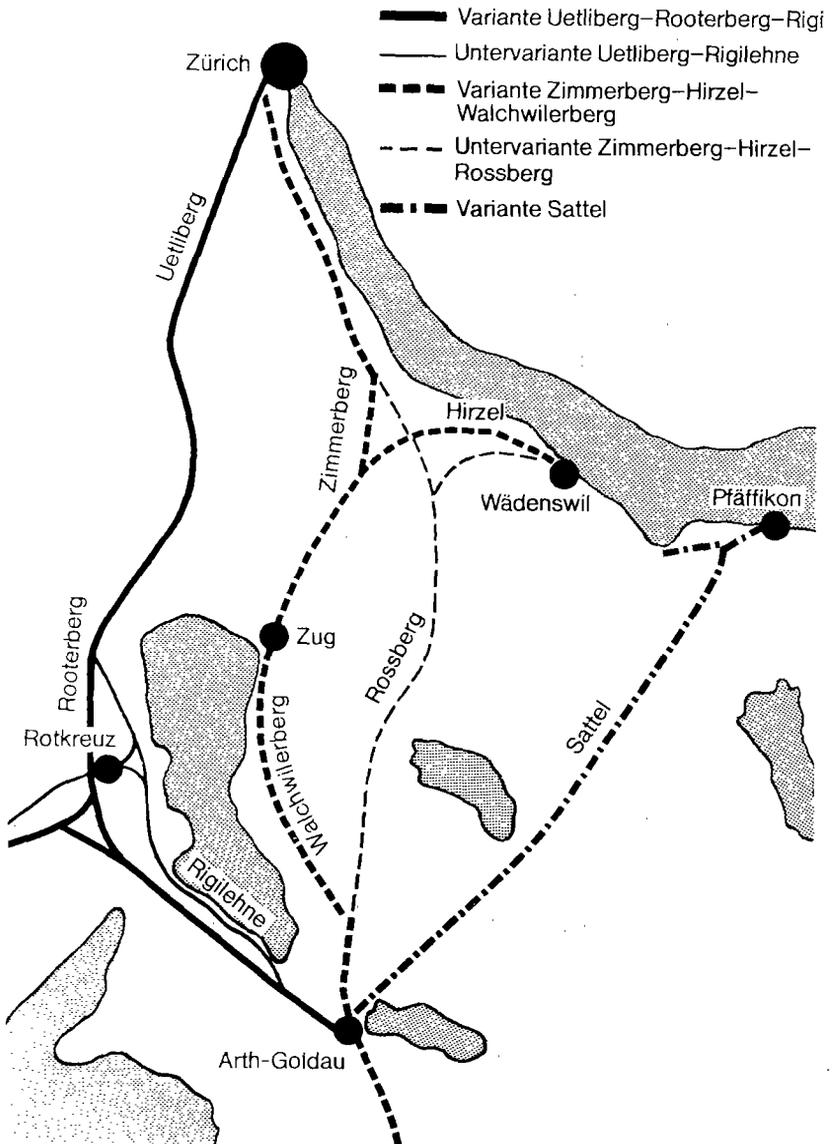
Dieser Artikel verpflichtet den Bund, auch den Kantonsanteil für die Verwirklichung der Einführung der Chur-Arosa-Linie in den Bahnhof Chur zu übernehmen. Wieweit dazu Treibstoffzollgelder heranzuziehen sind, richtet sich nach den Regeln der Verkehrstrennungsverordnung vom 30. April 1986 (SR 725.121). Der verbleibende Anteil wird aus den Mitteln des für die RhB aufgestockten 8. Rahmenkredites für die technische Verbesserung der konzessionierten Transportunternehmungen finanziert.

Artikel 5

Artikel 5 definiert die Erlassform des vorliegenden Beschlusses und verknüpft sein Inkrafttreten mit jenem des Bundesbeschlusses über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

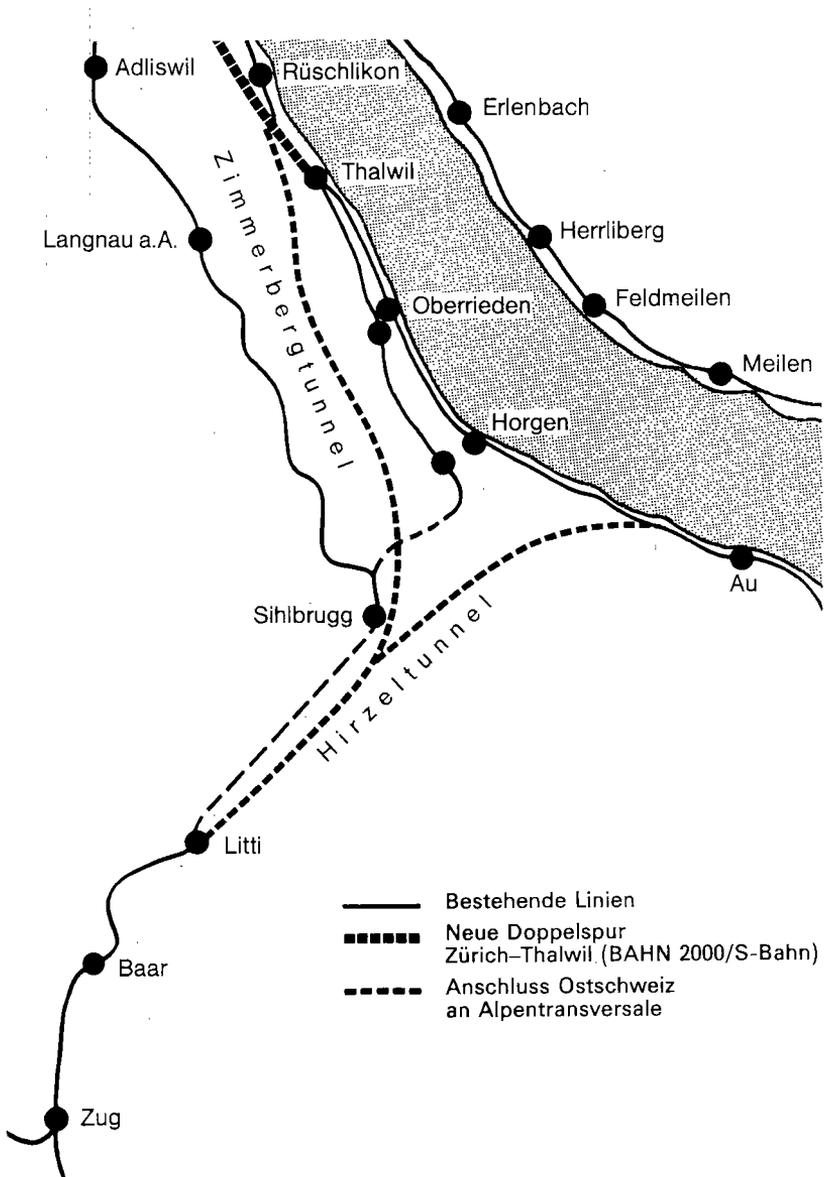
Mögliche Varianten der Integration

Anhang 1

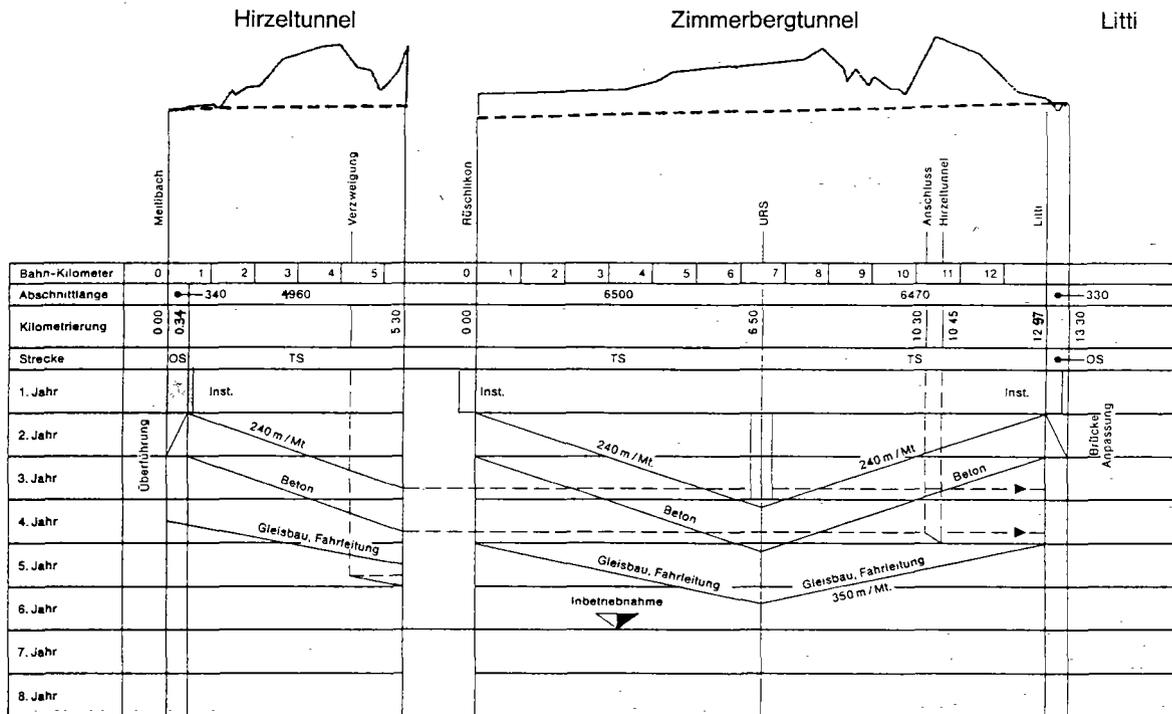


Hirzel- und Zimmerbergtunnel

Anhang 3



Bauprogramm Hirtel- und Zimmerbergtunnel



Legende: OS = Offene Strecke URS = Unterhalts- und Rettungsstollen
 TS = Tunnel-Strecke ZAS = Zwischenangriffsstelle

Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 23 und 26 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1991¹⁾,
beschliesst:

Art. 1 Zimmerberg-/Hirzellinie

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Litti/Baar ergänzt.

Art. 2 Verpflichtungskredit

Für die Verwirklichung dieses Vorhabens wird ein Verpflichtungskredit bewilligt.

Art. 3 Vollzug

¹ Mit der Realisierung der neuen Linien werden die SBB beauftragt.

² Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement stimmt die Projektierung und Ausführung auf die Realisierung des Alpen transit-Beschlusses ab.

Art. 4 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

² Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ...²⁾ über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

4770

¹⁾ BBl 1991 III 1160

²⁾ AS ...

Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 23 und 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung
und Artikel 6 des Bundesbeschlusses vom ...¹⁾ über den Bau der schweizeri-
schen Eisenbahn-Alpentransversale,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1991²⁾,
beschliesst:

Art. 1

Für die Verwirklichung des in Artikel 2 enthaltenen Bauprogramms wird ein
Kredit von 850 Millionen Franken (Preis- und Projektierungsstand ...) bewilligt.

Art. 2

Der Verpflichtungskredit wird auf die folgenden Objekte aufgeteilt:

	in Mio. Fr.
a. <i>Schweizerische Bundesbahnen (SBB)</i>	
Zimmerberg-/Hirzellinie	730
Stationsausbau Lichtensteig, Doppelspurinseln Portale Watt- wil und Kaltbrunn, Doppelspurabschnitte Uznach-Schmeri- kon und Bollingen	40
b. <i>Schweizerische Südostbahn (SOB)</i>	
Doppelspurausbauten im Raum des Bahnhofs Pfäffikon SZ ..	40
c. <i>Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)</i>	
Verknüpfung BT/SBB bei St. Gallen St. Fiden, Doppelspur- ausbau St. Gallen-Haggen, Doppelspurausbau Degersheim- Mogelsberg	40

¹⁾ AS ...

²⁾ BBl 1991 III 1160

Art. 3

¹ Der Bundesrat nimmt die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte vor.

² Sofern der Planungskredit Verbindung Ostschweiz mit der Gotthardlinie gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom ...¹⁾ über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale nicht ausgeschöpft wird, kann er den Kreditrest als Reserve einsetzen.

Art. 4

Der Bundesrat wird ermächtigt, mit der Rhätischen Bahn (RhB) eine Vereinbarung zur Finanzierung der Einführung der Chur-Arosa-Linie in den Bahnhof Chur abzuschliessen. Dabei verpflichtet sich der Bund, sämtliche Kosten zu übernehmen, wobei die Aufteilung der Finanzierungsquellen nach den Regeln der Verkehrstrennungsverordnung vom 30. April 1986²⁾ vorzunehmen ist.

Art. 5

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ...³⁾ über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

4770

1) BBl ...

2) SR 725.121

3) AS ...