Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 84 (1989)

Heft: 1

Artikel: Mensch und Umwelt Vorrang einräumen : welche Eisenbahn-Alpentransversale?

Autor: Spillmann, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175384

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Welche Eisenbahn-Alpentransversale?

Mensch und Umwelt Vorrang einräumen

Mitte Januar ist die Frist abgelaufen, bis zu welcher Interessenten beim Bund Stellung nehmen konnten, ob und wie in unserem Land eine neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) gebaut werden solle. Was ist dazu aus umweltschützerischer Sicht zu sagen, welche Variante (Lötschberg–Simplon/Gotthard/Splügen) kommt am ehesten in Frage?

«Die Bahn ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel.» Diese Aussage wird von Befürwortern der Eisenbahn immer wieder gemacht, obwohl sie wissenschaftlich betrachtet nicht zulässig ist. Richtig ist, dass die Eisenbahn im Verhältnis zum motorisierten Strassenverkehr wesentlich *weniger Umweltbelastungen* verursacht. Dies gilt beispielsweise bezüglich Luftverschmutzung, Lärm sowie Land- und Energieverbrauch wie auch hinsichtlich der Unfälle. Dennoch lösen die Umwelteinwirkungen der Bahn bei den Betroffenen zunehmenden Widerstand aus, wie die Auseinandersetzungen um die Neubaustrecke *Mattstetten–Olten* der «Bahn 2000» deutlich zeigen. In der eidgenössischen Volksabstimmung vom Dezember 1987 wurde die «Bahn 2000» von den direkt betroffenen Kantonen Solothurn und Bern klar abgelehnt. Bis heute konnten die Meinungsverschiedenheiten über die Linienführung der Neubaustrecke und die Länge der Tunnels zwischen den SBB und den betroffenen Gemeinden und Kantonen nicht beigelegt werden.

Seilziehen

In Anbetracht dieser Ausgangslage ist es erstaunlich, dass zwischen verschiedenen Regionen der Schweiz ein heftiges *Seilziehen* darüber im Gange ist, wo die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) gebaut werden soll. Man muss annehmen, dass an diesem Seilziehen vor allem *Wirtschaftskreise* beteiligt sind, denn der Bau der NEAT bringt der Wirtschaft – und vor allem dem Tiefbau – interessante Aufträge. In der Bevölkerung scheint das Interesse an der NEAT zurzeit nicht sehr gross zu sein, abgesehen vielleicht von Randregionen, die sich von der NEAT bessere innerschweizerische Verkehrsverbindungen erhoffen. Es bleibt abzuwarten, wie die Bevölkerung reagiert, wenn der *Variantenentscheid* getroffen wird und konkretere Informationen über die Linienführung der Zufahrtsstrecken an eine breitere Öffentlichkeit gelangen.

Für Lötschberg–Simplon

Zurzeit sind trotz Vorliegen eines ersten Umweltverträg-

lichkeitsberichtes erst pauschale Aussagen über die Umweltauswirkungen der verschiedenen NEAT-Planungsfälle möglich. Ein objektiver Vergleich wird auch durch das Vorliegen von zahlreichen Untervarianten erschwert. Dennoch kann man heute die Aussage machen, dass von den offiziellen Planungsfällen die *Variante Lötschberg–Simplon* mit Abstand den geringsten Landverbrauch und die kleinsten Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Siedlungen hat (vgl. Tabelle aus Zweckmässigkeitsbericht, Seite Z 16).

Dabei profitiert die Lötschberg–Simplon-Variante von den Vorleistungen der «Bahn 2000», d.h. den Neubaustrekken Basel–Olten–Bern, die nicht der NEAT angerechnet werden. Dieser relative Vorteil war einer der Gründe, weshalb sich die *Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)* in ihrer Vernehmlassung für die Variante Lötschberg–Simplon ausgesprochen hat. Ein weiterer Grund für diese Präferenz ist die Tatsache, dass mit Lötschberg–Simplon gleichzeitig ein «Rawil-Ersatz» geschaffen und das Welschland besser in den Nord-Süd-Verkehr eingebunden werden kann. Ferner kann mit der Variante Lötschberg–Simplon eine bessere *Verteilung des internationalen Bahn-*

Quelle transversale alpine?

Priorité à l'homme et à l'environnement

C'est à mi-janvier qu'échéait la procédure de consultation sur l'opportunité d'une nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA) et sur le tracé à adopter. La Société suisse pour la protection de l'environnement (SSPE) a pris position sur la base des considérations suivantes.

On entend beaucoup dire que «le chemin de fer est favorable à l'environnement». Il l'est certes plus que la route (pollution, bruit, terres sacrifiées, consommation d'énergie); mais les résistances que soulèvent certains tronçons du projet «Rail 2000» montrent bien qu'il n'est pas si «favorable» aux yeux des populations concernées. Aussi la lutte à laquelle on assiste autour de la solution à choisir pour une traversée alpine est-elle surtout inspirée par des intérêts économiques divergents. On verra comment réagit la population quand le choix sera fait et qu'elle sera dûment renseignée sur le tracé et ses voies d'accès.

Pour Loetschberg–Simplon

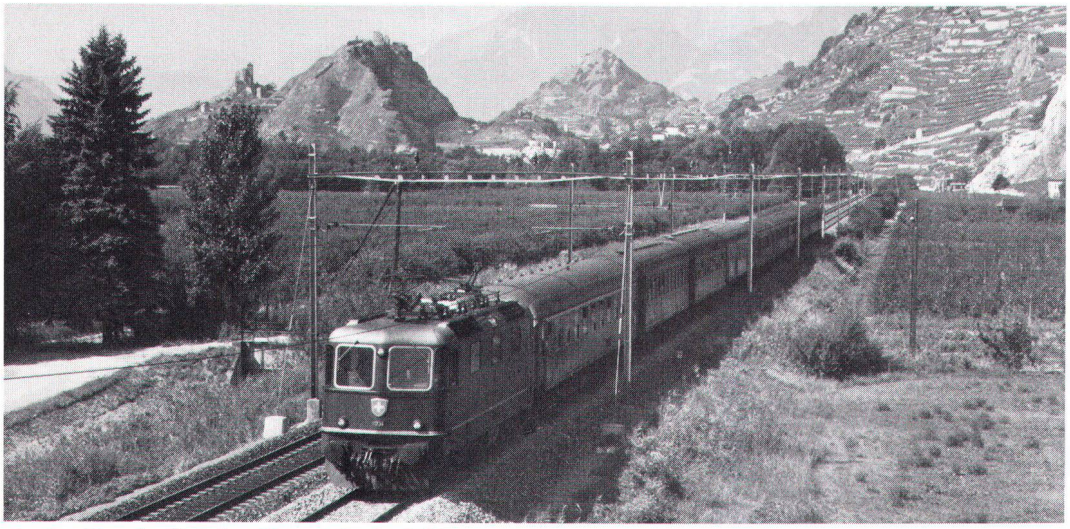
Autant qu'on en puisse juger actuellement, la *solution Loetschberg–Simplon* est de loin la moins dommageable pour la nature, le paysage et les localités. C'est la première raison pour laquelle la SSPE s'est prononcée, en principe, en sa faveur. D'autre part, elle insère mieux la Suisse occidentale dans le trafic nord-sud, et elle assure une meilleure répartition du trafic ferroviaire international, en évitant une trop forte concentration sur l'axe (Zurich–) St-Gothard – Tessin – Milan.

Mais plus importante encore que le choix du tracé est, aux yeux de la SSPE, l'*insertion de la NLFA dans une politique globale* et cohérente des transports, dont dépend beaucoup son opportunité: par exemple, si l'on construit aussi une route à côté du chemin de fer, la transversale ferroviaire sera forcément déficitaire et l'environnement terriblement malmené. Aussi la SSPE a-t-elle soumis à certaines conditions son futur appui à la transversale. L'une de ces conditions est qu'on s'en tienne fermement à la limite de 28 tonnes pour les poids lourds et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Une autre est que le réseau d'axes routiers de transit à travers la Suisse ne soit pas étendu, et que le transport des marchandises devienne l'apanage du rail. L'inévitable dépassement des taux-limites de pollution et de bruit, le long des axes de transit, rend impérieusement nécessaires de telles mesures.

Conséquences

Les études déjà réalisées sur les *conséquences pour l'environnement* d'une NLFA montrent que le prix à payer du point de vue écologique sera élevé. Ce prix n'est admissible que si elle permet d'éviter un énorme accroissement du trafic motorisé. Quant à ce dernier, la Suisse est soumise à une forte pression de la CEE, car le futur marché européen fait prévoir une forte augmentation du trafic nord-sud. Notre pays ne pouvant résister à cette pression par une attitude purement défensive, la transversale alpine offre une chance d'introduire en Europe une politique des transports plus favorable à l'environnement. Mais la Confédération, les Cantons et les CFF seraient bien inspirés de réduire dans toute la mesure possible les effets dommageables du projet. Des expériences déjà faites avec «Rail 2000», il faut tirer les conséquences, sans quoi la population risque de faire obstacle au grand projet européen.

La SSPE propose donc, dans sa réponse à la consultation, que priorité soit donnée aux intéressés et à l'environnement dans le projet de transversale alpine.



An der Simplonlinie bei Sitten (Archivbild).
La ligne du Simplon près de Sion.

verkehrs erreicht und eine zu starke Konzentration der Verkehrsströme auf der Achse (Zürich–) Gotthard – Tessin – Mailand verhindert werden.

Konkrete Bedingungen

Wichtiger als der Variantenentscheid ist für die SGU aber das Einbetten der NEAT in eine *konsistente Verkehrspolitik*. Die wertvollen Untersuchungen des Zweckmässigkeitsberichtes zeigen nämlich deutlich, dass die Zweckmässigkeit der NEAT stark von der Verkehrspolitik abhängig ist. Wird neben der Bahn auch die Strasse weiter ausgebaut, so ist die NEAT zwangsläufig ein Verlustgeschäft, und die Umwelt wird insgesamt weiter sinnlos zerstört. Die SGU hat deshalb in ihrer Vernehmlassung konkrete Bedingungen formuliert, von denen sie ihre spätere Zustimmung zur NEAT abhängig macht.** Eine der Bedingungen ist etwa, dass an der *Gewichtslimite von 28 Tonnen* und am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen unbedingt festzuhalten ist. Zudem dürfen die Strassen-Transitachsen durch die Schweiz nicht weiter ausgebaut werden, und der Gütertransitverkehr ist auf die Bahn zu verlagern. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm entlang der Strassen-Transitachsen erfordern diese Massnahme zwingend.

Die vorliegenden Untersuchungen über die Umweltauswirkungen zeigen, dass für die NEAT ein *hoher ökologischer Preis* zu zahlen sein wird. Dieser Preis ist nur zu verantworten, wenn damit schlimmere Umweltauswirkungen, wie zum Beispiel ein weiteres massives Ansteigen des Motorfahrzeugverkehrs auf der Strasse, vermieden werden können. Die Schweiz steht bezüglich des Strassen-Transitverkehrs unter einem grossen Druck der Europäischen Gemeinschaft (EG), da im Zusammenhang mit der Schaffung des EG-Binnenmarktes das Verkehrsvolumen im

Gotthard-Zug bei Giornico (Photodienst SBB).
Un train du St-Gothard près de Giornico.

Nord-Süd-Verkehr voraussichtlich stark ansteigen wird. Die Schweiz kann diesem Druck mit einer bloss defensiven Haltung nicht begegnen. Die NEAT könnte eine Chance sein, um in Europa eine umweltverträglichere Verkehrspolitik einzuleiten. Der Bund, die Kantone und die SBB wären aber gut beraten, wenn sie die Umwelteinwirkungen des Projektes soweit wie möglich reduzieren würden. Aus den Erfahrungen mit der «Bahn 2000» sollten Konsequenzen gezogen werden, denn sonst könnte die Bevölkerung diesem europäischen Grossprojekt die Gefolgschaft verweigern.

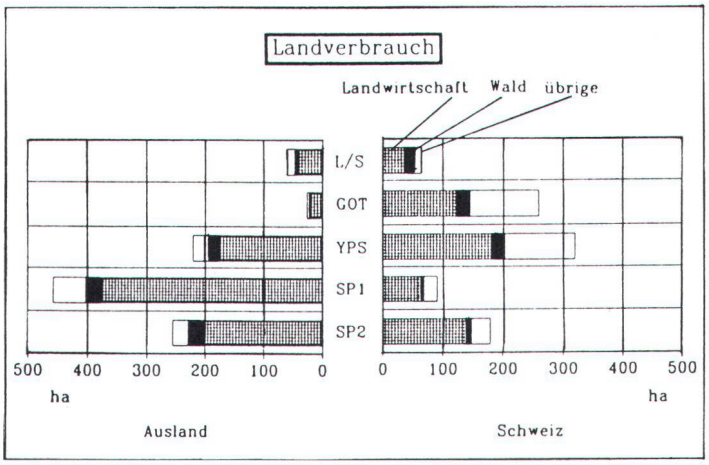
Schutz der Umwelt

Die SGU hat daher in ihrer Vernehmlassung beantragt, dass dem Schutz der Betroffenen und der Umwelt bei der weiteren Projektierung der NEAT Priorität eingeräumt wird. Nach dem Variantenentscheid müssen beispielsweise weitere Abklärungen vorgenommen werden, welche für die Prüfung der *Umweltverträglichkeit* notwendig sind. Es sind dies im wesentlichen die folgenden Aspekte (vgl. Ernst Basler & Partner, Bericht zur Umweltverträglichkeit, Seite 5–17):

- *Natur- und Landschaftsschutz*
  - Auswirkungen der notwendigen Lärmschutzmassnahmen auf das Landschaftsbild
  - Beurteilung der Linienführungsdetails
  - Beurteilung der Standorte der neu zu bauenden Bahnhöfe und Verladeterminals für den Kombiverkehr
  - Landschaftseingriffe durch Freileitungen
- *Landbedarf*
  - Für übrige Infrastrukturbauten, insbesondere neue Bahnhöfe und Verladeterminals
  - Für Ausbruchmaterial-Deponien
  - Massnahmen zur Minderung der entsprechenden Auswirkungen
- *Bauphase*
  - Lärm- und Schadstoffimmissionen durch Baumaschinen und Transporte
  - Auswirkungen von Baustellenzufahrten
- *Lärm*
  - Berücksichtigung spezieller Situationen (Hanglagenexposition etc.)
  - Lärmbelastung bei Rangierbahnhöfen
- *Grundwasser*
  - Risiken von Qualitätsbeeinträchtigungen durch Unfälle bzw. dessen Veränderung infolge der Verkehrsumlagerung Strasse/Schiene
  - Beeinträchtigung der natürlichen Grundwasserverhältnisse durch die Gebirgsentwässerung infolge des Tunnelbaus sowie durch spezielle Tiefbauten.

Diese Abklärungen bilden die Grundlage für eine weitere Verminderung der Umweltbelastungen.

Dr. Werner Spillmann,
Geschäftsführer der SGU



NEAT-bedingter Landverbrauch für Neu- und Ausbaustrecken in der Schweiz und im Ausland. Danach schneidet die Lötschberg-Simplonlinie am besten ab, gefolgt von der Variante Splügen 1.
Empiètement dans le terrain de la NLFA, pour des tronçons nouveaux et des extensions, en Suisse et à l'étranger. On voit que c'est la solution Loetschberg–Simplon la meilleure, suivie du projet Splügen I.

** Die Vernehmlassung kann bei der SGU gegen Einsendung eines frankierten Antwortcouverts bestellt werden: SGU, Merkurstrasse 45, 8032 Zürich