NEAT-Entscheidungsgrundlagen

Autor(en): **Isliker, H.R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 43

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-77188

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

NEAT-Entscheidungsgrundlagen

Der Bundesrat hat am 10. Mai und am 28. Juni 1989 Vorentscheide in der Alpentransitfrage gefällt, die den Schlussstrich unter eine mehrjährige intensive Evaluation ziehen. Danach soll die Gotthardachse durch eine doppelspurige Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano – mit dem Kernstück eines rund 50 km langen Gotthard-Basistunnels – ergänzt werden. Die Lötschberg-Simplon-Achse wird zusätzlich durch einen Lötschberg-Basistunnel verstärkt, der transitpolitischen wie auch nationalen und regionalen Zielen dient. Mit einem noch zu definierenden Bündel von Massnahmen soll die Ostschweiz an diese beiden Hauptinvestitionen angeschlossen werden. Gleiches gilt für die Westschweiz, wo die Aufwertung der Simplonachse über Genf nach Paris im Vordergrund steht.

Im Moment wird aufgrund der Vorentscheide des Bundesrates dessen Botschaft an das Parlament erarbeitet. Sie soll noch dieses Jahr vorliegen und im Laufe des nächsten Jahres von den Eidg. Räten behandelt werden. Optimistische Schätzungen eröffnen die Aussicht, Mitte des kommenden Jahrzehnts mit dem Bau des ersten Eisenbahn-Basistunnels durch die Alpen beginnen zu können.

Das Thema eines Eisenbahn-Basistunnels durch die Alpen ist alt. Lange kam kein Entscheid zustande, da die Konstellation nicht passte.

Heute scheint die Konstellation günstig für den Entscheid nicht nur über einen Basistunnel, sondern für eine Hochleistungs-Transitachse, ein Transitkonzept insgesamt. Ein rascher Entscheidungsprozess kam in Gang. Darin werden die Entscheidungsgrundlagen laufend entwickelt; das aktuelle Urteil stützt sich auf das Neueste; was nicht mehr relevant ist, bleibt zurück.

Dieses Schicksal wird vielen Grundlagen blühen, die zwischen 1986 und 1988 erarbeitet wurden, nachdem deutlich geworden war, dass jetzt etwas zu tun ist. Sie schufen die Basis für das NEAT-Vernehmlassungsverfahren, das Mitte September 1988 begann und Mitte Januar 1989 endete. Dieses Verfahren läutete die erste Phase der Entscheidung ein. Wenn Tempo und Programm durchgehalten werden können, so wie jetzt vom Bundesrat mit seinen Grundsatzentscheiden übernommen, zählt bald nur noch, was für die weitere Entwicklung der Entscheidung von Bedeutung ist und den Beginn der Realisierung vorzeichnet.

Für die Fachleute sind aber auch die ursprünglichen Grundlagen noch von Interesse, nicht nur, weil sie vor allem ihnen in der kommenden, detaillierten Bearbeitung dienen werden, sondern aus methodischen Gründen. Die Aufgabenstellung präsentierte sich zu Beginn der Arbeiten höchst herausfordernd und spannend:

- *Politisch erschien es bereits als Tatsache, dass eine NEAT unvermeidlich geworden war. Es blieb einzig die Frage, welche Variante die Anforderungen am besten erfüllt.*
- *Fachlich zeigte sich die Ausgangslage aber wesentlich komplexer. Ist es so sicher, dass eine NEAT die richtige Lösung darstellt, wie zweckmässig ist eine NEAT, unter welchen Bedingungen ist sie zweckmässig? Zudem waren nicht mehr nur die zwei klassischen Varianten Gotthard und Splügen gleichwertig und objektiv zu beurteilen. Mit der Variante Lötschberg/Simplon kam ein neuer Lösungsansatz in Diskussion. Mit gewichtigen Untervarianten erhöhte sich das Spektrum schliesslich auf fünf zu bearbeitende Planungsfälle.*

Mit der folgenden Artikelserie soll bewusst zurückgeblendet werden in die Anfänge, in die Fragestellungen, welche die methodische Durchdringung der in Angriff zu nehmenden Aufgabe bestimmten, zum schliesslich gewählten Bearbeitungskonzept und zu wesentlichen Ergebnissen aus der Grundlagenarbeit.

H. R. Isliker

Grundsätzliches zur Problematik

Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz (NEAT)

Ausgangslage

Europäische und schweizerische Verkehrspolitik

Die Entwicklung im heutigen Europa wird entscheidend beeinflusst von der Europäischen Gemeinschaft (EG), de-

VON HANS RUDOLF ISLIKER, BERN

ren Integrationsdynamik in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Ein bestimmender Schritt soll ab 1992 wirksam werden. Für den Raum der 12 Mitgliedstaaten mit über 300 Mio Einwohnern soll ein freier Binnenmarkt ohne zwischenstaatliche Grenzen herrschen.

Die volle Partizipation am EG-Binnenmarkt setzt für die Partnerländer leistungsfähige Transportwege voraus, durch eine Verkehrswirtschaft genutzt, welche sich auf gesamteuropäisch harmonisierte Rahmenbedingungen stützen kann. Zum EG-Binnenmarkt ab 1992 gehört deshalb auch, solche Rahmenbedingungen zu schaffen und zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur-Kapazitäten beizutragen, was vorerst Konzentration auf die gravierendsten Engpässe bedeutet.

Die Schweiz ist nicht Mitglied der EG, sie wird es bis auf weiteres auch nicht werden, obschon engste Beziehungen bestehen, die ohne Mitgliedschaft im wirtschaftlichen Interesse beider Seiten gepflegt und vertieft werden müssen. Ein schwerwiegendes Problem stellt sich dem nun ausgerechnet im Verkehrsbereich entgegen:

In der Schweiz spielt die Eisenbahn traditionell eine grosse Rolle, was in einer Verkehrspolitik zum Ausdruck kommt, die dem Strassenverkehr zugunsten der umweltfreundlicheren Eisenbahnen gewisse Schranken setzt. Zudem sind seit jeher die technischen Normen für den Strassenbau – auch den Autobahnbau – in der gebirgigen Schweiz gesetzlich auf relativ beschränkte Achslasten (28 t Maximalgewicht pro Fahrzeug) ausgelegt, dies im Interesse eines kostengünstigen Strassenbaus und -unterhaltes.

Im Zuge der Harmonisierung ihrer Rahmenbedingungen hat die EG technische Normen für Lastwagen festgelegt, die stark von den schweizerischen abweichen (vgl. Kästchen).

Der Lastwagenpark im EG-Raum passt sich rasch an; je vollständiger er den EG-Normen entspricht, um so stärker wirken die abweichenden schweizerischen Normen und Beschränkungen als Hindernis, gewissermassen als Barriere, die sich insbesondere dem Transitverkehr entgegenstellt. Die Folge sind unbeliebte Umwege (da ja die Verbindungen durch die Schweiz die kürzesten sind) und – schweizerischerseits – die Notwendigkeit, Alternativen anzubieten.

Die EG bekämpft die schweizerischen Beschränkungen. Ihrer aktuellen Verkehrspolitik, die den Güterverkehr auf der Strasse favorisiert, würde es entsprechen, wenn die Schweiz zumindest für den Nord–Süd-Transit einen Stras-