

NEAT-Entscheidungsgrundlagen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

Heft 43

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

NEAT-Entscheidungsgrundlagen

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

Im Moment wird aufgrund der Vorent-scheide des Bundesrates dessen Bot-schaft 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, Mit-te des kommenden Jahrzehnts mit dem Bau des ersten Eisenbahn-Basistunnels durch die Alpen beginnen zu können.

Das Thema eines Eisenbahn-Basistun-nels durch die Alpen ist alt. Lange kam

kein Entscheid zustande, da die Konstel-lation nicht passte.

Heute scheint die Konstellation günstig für den Entscheid nicht nur über einen Basistunnel, sondern für eine Hochlei-stungs-Transitachse, ein Transitkonzept insgesamt. Ein rascher Entscheidungs-prozess kam in Gang. Darin werden die Entscheidungsgrundlagen laufend ent-wickelt; das aktuelle Urteil stützt sich auf das Neueste; was nicht mehr rele-vant ist, bleibt zurück.

Dieses Schicksal wird vielen Grundlagen blühen, die zwischen 1986 und 1988 er-arbeitet wurden, nachdem deutlich ge-worden war, dass jetzt etwas zu tun ist. Sie schufen die Basis für das NEAT-Ver-nehmlassungsverfahren, das Mitte Sep-tember 1988 begann und Mitte Januar 1989 endete. Dieses Verfahren läutete die erste Phase der Entscheidung ein. Wenn Tempo und Programm durchge-halten werden können, so wie jetzt vom Bundesrat mit seinen Grundsatzent-scheiden 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 ur-sprünglichen Grundlagen noch von In-teresse, nicht nur, weil sie vor allem ih-nen in der kommenden, detaillierten Be-arbeitung dienen werden, sondern aus

methodischen Gründen. Die Aufgaben-stellung präsentierte sich zu Beginn der Arbeiten höchst herausfordernd und spannend:

- Politisch erschien es bereits als Tatsa-che, dass eine NEAT unvermeidlich geworden war. Es blieb einzig die Fra-ge, welche Variante die Anforderun-gen 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 Bedingun-gen ist sie zweckmässig? Zudem wa-ren nicht mehr nur die zwei klassi-schen Varianten Gotthard und Splü- gen gleichwertig und objektiv zu beur-teilen. Mit der Variante Lötschberg/Simplon kam ein neuer Lösungsan-satz in Diskussion. Mit gewichtigen Untervarianten erhöhte sich das Spek-trum schliesslich auf fünf zu bearbei-tende Planungsfälle.

Mit der folgenden Artikelserie soll be-wusst zurückgeblendet werden in die An-fänge, in die Fragestellungen, welche die methodische Durchdringung der in An-griff zu nehmenden Aufgabe bestimm-ten, zum schliesslich gewählten Bearbei-tungskonzept und zu wesentlichen Er-gebnissen 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-

welche sich auf gesamteuropäisch har-monisierte Rahmenbedingungen stüt-zen kann. Zum EG-Binnenmarkt ab 1992 gehört deshalb auch, solche Rah-menbedingungen zu schaffen und zur Entwicklung der notwendigen Infra-struktur-Kapazitäten beizutragen, was vorerst Konzentration auf die gravie-rendsten 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 Ver-kehrsbereich entgegen:

In der Schweiz spielt die Eisenbahn tra-ditionell eine grosse Rolle, was in einer Verkehrspolitik zum Ausdruck kommt, die dem Strassenverkehr zugunsten der umweltfreundlicheren Eisenbahnen ge-wisse 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) ausge-legt, dies im Interesse eines kostengün-stigen Strassenbaus und -unterhaltes.

Im Zuge der Harmonisierung ihrer Rahmenbedingungen hat die EG tech-nische Normen für Lastwagen festge-legt, 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 schweizeri-schen Normen und Beschränkungen als Hindernis, gewissermassen als Barriere, die sich insbesondere dem Transit-verkehr entgegenstellt. Die Folge sind unbeliebte Umwege (da ja die Verbin-dungen durch die Schweiz die kürze-sten sind) und – schweizerischerseits – die Notwendigkeit, Alternativen anzu-bieten.

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

ren Integrationsdynamik in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Ein be-stimmender Schritt soll ab 1992 wirk-sam werden. Für den Raum der 12 Mit-gliedstaaten mit über 300 Mio Einwoh-nern soll ein freier Binnenmarkt ohne zwischenstaatliche Grenzen herrschen.

Die volle Partizipation am EG-Binnen-markt setzt für die Partnerländer lei-stungsfähige Transportwege voraus, durch eine Verkehrswirtschaft genutzt,

VON HANS RUDOLF ISLIKER,
BERN