

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 44 (1971)

**Heft:** 12

  

**Artikel:** Das Ja zum Gotthard-Basistunnel

**Autor:** Roggen, Ronald

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-518147>

### **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:** 22.01.2026

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

## Das Ja zum Gotthard-Basistunnel

von Ronald Roggen

Bundesrat Bonvins Sorgenkind Nummer eins: Der Entscheid über die zu wählende Alpenbahntunnel-Variante. Seit 1963 arbeitet die Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» daran, einen definitiven Vorschlag zuhanden der Bundesexekutive auszuarbeiten. Im Juni vergangenen Jahres wurde bekannt, dass diese Kommission mit 15 zu 3 Stimmen die Realisation des 45 Kilometer langen Gotthard-Basisbahntunnels Erstfeld — Biasca vorschlägt. Und in der vergangenen Session der eidgenössischen Räte gab der Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes folgerichtig die Prioritäten bekannt: 1. den Gotthard-Basisbahntunnel, 2. den Ausbau des Lötschbergtunnels auf zwei Spuren und 3. den Bau der Ostalpenbahn.

Dies alles schiene gar nicht so Sorgenkind-verdächtig, wenn nicht die zum Teil polemischen Zeitungsartikel verraten würden, dass hinter der erwähnten Prioritätenliste ein ganzes Schlachtfeld von Argumenten und Gegenargumenten liegt. In einer konzentrischen Aktion ritten Ostschweizer Parlamentarier am 8. Juni 1971 ihre Ostalpenbahn-Attacke: Nationalrat Eggenberger (St. Gallen) erinnerte an das Ostalpenbahn-Versprechen von 1872, das bald sein trauriges Jubiläum feiern könne. Und auch sein Kollege Tenchio (Graubünden) verlangte Eintreten auf das Ostalpenbahn-Projekt. Wenig früher, am 13. Mai, hatten die Ostschweizer Regierungen an ihrer 8. Plenartagung deutlich die Gleichbehandlung aller Landesteile und die Verwirklichung der Ostalpenbahn gefordert. Der Glarner Regierungsrat und der Kleine Rat des Kantons Graubünden setzten sich gleichzeitig in einer Eingabe an das Departement des Innern für das Panixerstrassenprojekt ein. Noch scheint man sich in der Ostschweiz nicht auf eine einzelne Ostvariante — Splügen oder Tödi-Greina — als gültige Alternative zum Gotthardtunnel geeinigt zu haben. Und zudem hat das Gutachten Professor Oswalds die Rechtsgültigkeit des Ostalpenbahn-Versprechens insofern entkräftet, als darin festgehalten wurde, dass es nur dann zu dessen Einlösung kommen müsse, wenn der Ostalpenbahn kein anderes, besseres Projekt gegenüberstehe.

Besass und besitzt denn das Ostalpenbahn-Projekt bei Bundesrat Bonvin, dem die Räte soeben 70 Millionen für den Furkabasistunnel Oberwald — Realp bewilligten, überhaupt keine Chancen? Anlässlich der Delegiertenversammlung der Christlichdemokratischen Volkspartei der Schweiz vom 11. Januar 1971 nahm Bonvin Stellung zur Gesamtverkehrskonzeption. Dabei gab er zu verstehen, dass Deutschland (namentlich Bundesverkehrsminister Leber) an einer östlichen Transversale kein Interesse zeige. Das Projekt Tödi — Greina habe demnach wenig Aussicht auf Verwirklichung. Als Ausgleich empfahl der Departementsvorsteher eine Untertunnelung des Panixerpasses für den Strassenverkehr (die Vorstudien zu diesem 9,5 Kilometer langen Tunnel waren zu diesem Zeitpunkt übrigens so gut wie abgeschlossen. Baukosten: über 200 Millionen Franken. Bauzeit: sechs-einhalb Jahre). Mit dieser bundesrätlichen Auffassung hatten die Ostschweizer rechnen müssen. Völlig überraschend jedoch waren die Worte, die Bonvin im Anschluss an die Angriffe der ostschweizerischen Parlamentarier vor den eidgenössischen Räten äusserte. Ihnen war zu entnehmen, dass sein Departement zurzeit an einem Tunnelprojekt Thusis — Soazza arbeitet. Die Ostschweizer Presse nahm dieses «Zückerchen» des «Zauberers Bonvin» jedoch mit gemischten Gefühlen entgegen und reagierte in gewohnt abwehrender Manier.

Inzwischen drängen die Gotthardkantone. Mit dem 15 : 3-Entscheid der Alpentunnel-Kommission im Rücken verfechten sie das in weiten Kreisen bevorzugte Projekt des Basistunnels durch den Gotthard. Am 15. Juli 1971 tagte in Luzern der Ausschuss des Gotthardkomitees, in welchem die Regierungen der Gotthardkantone, sowie mehrere interessierte Städte und Verbände zusammengeschlossen sind. In einem Pressecommuniqué wurde zwar die Berechtigung des Ostalpenbahn-Planes nicht bestritten, wohl aber die Konzentration der Kräfte auf das Wesentliche und die Einhaltung der Prioritäten gefordert. Mit Nachdruck betonte das Komitee, dass ein Gotthardtunnel als einzige Variante auf bestehenden Anlagen aufbauen und bei tragbarem Kostenaufwand eine optimale Nord-Süd-Verbindung garantieren könne. Ein Tunnel Erstfeld — Biasca hat den offensichtlichen Vorzug, dass er sich in ein bestehendes Personen- und Güterbahnnetz einfügt. Er bringt die sofortige Entlastung des bestehenden Tunnels, der bis heute die Hauptlast des Bahnverkehrs zwischen Deutschland und Italien trägt. Nach Ansicht der Gotthardbahn-Befürworter kann nur ein solches Projekt die bisherige Überbelastung beseitigen und die Konkurrenz der Brennerbahn wettmachen, das heisst: die Gefahr einer Umfahrung unseres Landes aus der Welt schaffen. In

seinem Schreiben vom 20. Juli 1971 an den Bundesrat betont denn auch das Gotthardkomitee den Vorrang dieser Variante. Es setzte sich beim Bundesrat ausserdem dafür ein, dass die Veröffentlichung des Schlussberichtes «Eisenbahntunnel durch die Alpen» beschleunigt werde, da dieses Dokument, wie es hiess, für die weitere Beschlussfassung wichtig sei. Sofort nach erfolgter Publikation wird das Gotthardkomitee zu einer Versammlung zusammentreten.

Der Entscheid über den zu wählenden Alpendurchstich interessiert natürlich vor allem auch die Schweizerischen Bundesbahnen, denen der Gotthardverkehr als finanzielle Hauptstütze dient. In ihrem Jahresbericht 1970 unterstreichen die Bundesbahnen die Bedeutung und die Dringlichkeit des Gotthard-Basistunnels. Wenn die Transitlinien Gotthard und Lötschberg — Simplon nicht unverzüglich ausgebaut würden, bestehe die Gefahr, dass die Schweiz umfahren werde. Von grossem Einfluss auf die Leistungsfähigkeit eines Gotthardbahntunnels sind die Vorschläge zur Verbesserung der nördlichen und südlichen Zufahrten. Hier sei nur auf das Postulat Albrecht hingewiesen, das am vom Nidwaldner Baudirektor am 15. März 1971 unter dem Titel «Durchgangsbahnhof Luzern» eingereicht und am 4. Juni begründet wurde. Dieser originelle Vorschlag sieht eine Untertunnelung des heutigen Luzerner Bahnhofes und der Seebucht vor. Durch die Erstellung einer Tieflage für den internationalen Gotthardverkehr könnten nicht nur die örtlichen bahntechnischen Verhältnisse wesentlich verbessert werden, die gesamte Nord-Süd-Konzeption würde eine beachtliche Aufwertung erfahren.

Wenn einmal der im Druck liegende Schlussbericht «Eisenbahntunnel durch die Alpen» vorliegt, werden sich die National- und Ständeräte zu einem weittragenden Entschluss durchringen müssen. Und wie zu den Zeiten des «Eisenbahnsonderbundes» im letzten Jahrhundert wird es kein bloss bahntechnischer Entscheid, es wird ein hochpolitischer von nationalem Interesse sein. Allerdings dürften heute vermehrt europäische Komponenten hineinspielen und die milliardenschwere Wahl beeinflussen.

## **Die Initiative für ein Waffenexportverbot und die Landesverteidigung**

Die widerrechtliche Ausfuhr von Kriegsmaterial — nämlich in vom Bundesrat für die Lieferung von Kriegsmaterial für gesperrt erklärte Gebiete — die Bührle-Affäre, hat die Frage der Waffenausfuhr durch unser Land erneut in den Brennpunkt der Diskussion gerückt. Ein Volksbegehren, das ein Verbot der Ausfuhr von Kriegsmaterial in alle Länder ausser in ein paar europäische neutrale Staaten verlangt, wird Volk und Ständen in absehbarer Zeit zum Entscheid vorgelegt werden. Der Bundesrat schlägt demgegenüber im Sinn eines Gegenvorschlages ein Gesetz vor, das in Verbindung mit den Ausführungsvorschriften illegale Kriegsmaterialausfuhr verhindern soll und zu diesem Zweck eine noch strengere Kontrolle vorsieht.

Die vom Bundesrat zur Prüfung des Problems der Kriegsmaterialausfuhr eingesetzte Expertenkommission unter dem Vorsitz des Sozialdemokraten Professor Max Weber kam zur Überzeugung, dass ein Verbot der Waffenausfuhr, wie es die Initiative fordert, unserer Landesverteidigung erheblichen Schaden zufügen würde. Sie rät daher zu einer schärferen Regelung der Ausfuhr und nimmt gegen die Initiative Stellung.

### *Die Notwendigkeit einheimischer Rüstungsproduktion*

Unsere vom Neutralitätsrecht geprägte Landesverteidigung bedingt einen Aufwand, der unsern Möglichkeiten angemessen ist. Dazu gehört modernes Kriegsmaterial. Dieses ist nur teilweise in unserem Land beschaffbar, da der eigene Bedarf zu gering ist. Gewisse Staaten liefern jedoch nur bei Gewährleistung der Reziprozität, das heisst nur, wenn wir ihnen auch modernes Kriegsmaterial anderer Art zu gegebener Zeit liefern können.

Ein Verbot der Waffenexporte würde nicht nur die privaten, sondern auch die staatlichen Rüstungsbetriebe hart treffen. Einzelne private Firmen könnten auf Zweigbetriebe im nahen Ausland ausweichen, andere würden sich auf eine rein zivile Produktion verlegen, die bundeseigenen Rüstungsbetriebe wären aber stark gefährdet. Da die eigenen militärischen Beschaffungen nur schubweise