

AlpTransit: zum Geleit

Autor(en): **Friedli, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **112 (1994)**

Heft 43

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78534>

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.

AlpTransit

Zum Geleit

Seit die Schweizerinnen und Schweizer am 27. September 1992 für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale ein klares «Ja» in die Urne gelegt haben, hat sich das politische Umfeld innerhalb und ausserhalb der Schweiz präziser definiert.

Harte Budgetdiskussionen im Bundesrat und in den Eidgenössischen Räten vor dem Hintergrund einer rezessiven Konjunktur stellen auf lange Sicht geplante Vorhaben in Frage und zwar nicht nur im verkehrspolitischen Bereich. Im Rahmen der Budgetdebatten wurde die Notwendigkeit einer zweiaxigen NEAT hinterfragt. Stimmen wurden laut, ein Basistunnel genüge vollumfänglich. Dies insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass die Güterbeförderung durch die Bahn stark rückläufig sei und der Strassenschwerverkehr diese Marktanteile übernommen habe. Eine solche Argumentation vernachlässigt die längerfristige Sichtweise und geht davon aus, dass die Rezession über Jahrzehnte hinweg anhalten wird. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass die NEAT einem Konzept folgt, einem Konzept mit einer inneren Ausgewogenheit. Ein Konzept bestehend aus zwei alpenquerenden Achsen, mit Basistunneln am Gotthard und am Lötschberg. Es beinhaltet den Plan für eine ausgeklügelte Nutzung und, wo nötig, einem minutiös durchdachten Ausbau bestehender Zufahrtsstrecken.

Die ganze Schweiz wird miteinbezogen – auch die Ostschweiz. Die Realisation eines einzigen Basistunnels würde einen stark erweiterten Ausbau der Zufahrtsstrecken, wie beispielsweise nur zum Gotthard hin, verlangen, was infolge der dichten Besiedelung des Mittellandes und der Knappheit des Bodens äusserst schwierig und unter Aufwendung unverhältnismässiger Mittel zu bewerkstelligen wäre.

Die Ablehnung des EWR sowie die Annahme der Alpeninitiative stellen unsere gesamte Regierung und insbesondere die Verkehrspolitiker vor delicate und zum Teil schwer lösbare Aufgaben. Die Ergebnisse der beiden Abstimmungen haben dazu geführt, dass die Schweiz im Ausland an Glaubwürdigkeit verloren hat. Mit Argusaugen wacht die EU nun über die Art und Weise, wie die Schweiz die Alpeninitiative umsetzt. Eine Rahmenbedingung für die Umsetzung ist, dass dafür marktwirtschaftliche Mittel eingesetzt werden. Hier können Tunnelgebühren, Mauten, Road-pricing, Zertifikate, Kontingente aber auch Bonussysteme zur Diskussion stehen. Die Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene darf die ausländischen Transporteure nicht diskriminieren. Verhindert wird eine Diskriminierung dadurch, dass allfällige Massnahmen im Gütertransitverkehrsbereich nicht nur auf die ausländischen sondern auch auf die schwei-

zerischen Transporteure angewendet werden. Bei allen Umsetzungs- und Umlagerungsmassnahmen werden die von der Schweiz eingegangenen internationalen Verpflichtungen vollumfänglich eingehalten. So insbesondere auch das Transitabkommen. Darin wird der mittelfristige Ausbau der Schienentransitkapazitäten versprochen. Mit der Eröffnung des Huckepackkorridors Gotthard anfangs des laufenden Jahres wurde ein Teil dieses Versprechens eingelöst und der Huckepackkorridor am Lötschberg ist im Bau. Der versprochene längerfristige Ausbau der Schienekapazitäten wird mit der Realisierung der NEAT erreicht. Auch hier wurden die Arbeiten bereits begonnen. Neben der Einhaltung der internationalen Verpflichtungen sollen aber auch in den Bereichen, wo keine zwischenstaatlichen Abkommen bestehen, eine enge Kooperation mit den europäischen Partnern angestrebt werden.

Trotz oder gerade wegen der erwähnten politischen Hürden, bleibt der Bau der NEAT eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe. Sie kann nur in Zusammenarbeit aller Spezialisten im Bereiche der Technik und im steten interdisziplinären Dialog, auch mit der Politik, für alle zufriedenstellend erledigt werden. Und daran arbeiten wir.

Adresse des Verfassers: Dr. Max Friedli, Direktor Bundesamt für Verkehr, Bern.

