

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 129 (2003)  
**Heft:** 48: Frischer Wind im Tunnel

## **Sonstiges**

### **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:** 13.02.2026

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

## STANDPUNKT

### Neat: Nix für Buchhalter

«Die Neat wird nie rentabel sein», sagte Mitte Oktober FdP-Ständerat und Neat-Gegner Hans Rudolf Merz. Deshalb fordert die SVP (die der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen 1992 noch zustimmte, die redimensionierte Vorlage von 1998 aber ablehnte) jetzt eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK), und sie will auch «allfällige Baustopps» prüfen. Das Volk sei vor der Neat-Abstimmung hinter Licht geführt worden, klagen Politiker und Journalisten. Sogar von «Volksbetrug» ist die Schreibe. Stimmt das? Blenden wir zurück: «Weshalb die Neat zwangsläufig in die roten Zahlen fährt», übertitelten mehrere Tageszeitungen meine Vorschau auf die erste Neat-Abstimmung. Das war 1992. Mein Bericht basierte auf den damaligen Wirtschaftlichkeitsrechnungen, die der Bund in Auftrag gab. Fünf Jahre später kam Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, vor versammelten Journalisten zum Schluss: «Unternehmerisch betrachtet kann unter den getroffenen Annahmen keine der untersuchten Neat-Varianten rentabel betrieben werden.» Friedli stützte sich dabei auf aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnungen zur redimensionierten Neat/FinöV-Vorlage.

Über die drohenden Defizite haben Behörden und Medien also schon vor den Abstimmungen ausführlich informiert. Trotzdem stimmte das Schweizervolk der Neat sowohl 1992 als auch 1998 (FinöV-Vorlage) deutlich zu. Dabei ging es Bundesrat und Parlament darum, ein Projekt zu realisieren, das den wachsenden Verkehr bewältigen, grössere Transportanteile auf die Schiene verlagern, die Verhandlungsposition der Schweiz in den bilateralen Verhandlungen mit der EU stärken und – mittels Zwei-Tunnel-Lösung – die Standortgunst aller Regionen verbessern soll.

Ob dieses «Jahrhundertprojekt» rentiert oder nicht, war vor der Abstimmung Nebensache – und bleibt auch weiterhin spekulativ. Die aktuellen Kostenüberschreitungen spielen dabei nur eine marginale Rolle. Weit stärker hängt die (Un-)Rentabilität der Neat von der langfristigen Verkehrs- und Preisentwicklung ab. Und diese lässt sich über eine Abschreibungsdauer von 60 Jahren schlicht nicht voraussagen. Wird zum Beispiel Erdöl ab 2020 knapp und teuer, so können die strombetriebenen energieeffizienten Bahnen ihre Tarife massiv erhöhen und Milliardengewinne einfahren. Vermindert hingegen eine dezentrale Wirtschaftsentwicklung die gesamte Transportmenge, so mutieren alle neuen Verkehrswege zu Investitionsruinen.

Die Neat war und bleibt ein Risiko. Aber sie ist ein politisch gewolltes Risiko. Im Auftrag des Volkes hat der Bund bereits 4,2 Milliarden Franken in dieses Werk investiert. Die Buchhalter mögen weiter mäkeln, aber zu sagen haben sie nichts mehr.

Hanspeter Guggenbühl

Der Autor ist freier Journalist im Pressebüro Index, spezialisiert auf die Themen Energie, Verkehr und Umwelt.

[hpg.index@freesurf.ch](mailto:hpg.index@freesurf.ch)

## AUSSTELLUNG

### Metron: Planen und Bauen 1965–2003

Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurden die bedeutendsten Projekte von Metron sowie ihre Vorreiterrolle hinsichtlich Interdisziplinarität und Betriebsorganisation erstmals fundiert dargestellt und kritisch gewürdigt. Die Ergebnisse sind an der Ausstellung des Instituts gta der ETH Zürich zu sehen und liegen neu als Monographie vor.



Metron: Wohn- und Geschäftshaus Stahlrain, Brugg, 1985–93  
(Bild: Metron, Brugg)

(pd/km) Der Name Metron steht für die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Fachleuten aus Architektur, Planung, Landschaft, Ökonomie und Recht. Ungewöhnlich ist nicht nur die Struktur der Metron – seit 1974 ist sie mehrheitlich im Besitz ihrer heute rund 130 MitarbeiterInnen, die die Firma selber verwalten –, sondern auch ihr Auftragspektrum. Es reicht von Verkehrsplanung über Arealentwicklungen bis zu Wohnsiedlungen, öffentlichen Bauten oder landschaftspflegerischen Projekten. Im Rahmen eines Forschungsprojekts des Instituts gta in Zusammenarbeit mit Metron wurde erstmals eine Gesamtdarstellung sowohl der Firma wie ihrer Tätigkeit erarbeitet. Die Ergebnisse liegen nun in einer umfangreichen Publikation vor und sind in der Ausstellung zu sehen.

Die Ausstellung veranschaulicht und erläutert die beispielhaften Realisierungen der Metron anhand von Plänen, Fotografien, Dokumenten und historischen Filmen. Die Monografie würdigt die Geschichte der Metron und ihrer Fachbereiche im Lichte des sich laufend verändernden politi-

schen, sozialen und wirtschaftlichen Umfeldes sowie ihre Vorreiterrolle hinsichtlich Interdisziplinarität und Betriebsorganisation. Stellvertretend für die ungezählten Realisierungen und Projekte der Metron werden im Katalogteil Schlüsselprojekte aus allen Fachbereichen bis hin zu den aktuellen Planungen (Bahnhof Baden, Hurlimann-Areal Zürich) vorgestellt und diskutiert.

#### Weitere Informationen

Ausstellung/Vernissage:

ETH Zentrum, Haupthalle, Rämistr. 101. Mo–Fr 8–21 h, Sa 8–16 h. Vom 4.12.03–22.1.04 (20.12.–4.1. geschlossen). Vernissage 3.12., 18 h, Auditorium Maximum. Führungen: Ausstellung: 17.12., 18 h; Hurlimann-Areal, Zürich: 13.12., 14 h, Treffpunkt Arealeinfahrt. Podiumsdiskussionen: «Stadtgestaltung und Mobilität», 13.1., 18 h; «Modell Metron: Interdisziplinarität in Theorie und Praxis», 22.1., 18 h, beide Auditorium E3.

Publikation:

Metron. Planen und Bauen 1965–2003. D. Kurz, B. Maurer, W. Oechslin, R. Weidmann (Hg.). 320 S., 78 Fr., ISBN 3-85676-119-5