Militärische Aspekte der Alpenbahnfrage

Autor(en): **Roggen, Ronald**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **147 (1981)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-53698

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

Militärische Aspekte der Alpenbahnfrage

Ronald Roggen

Gotthard oder Splügen? Von militärischer Seite werden die beiden milliardenschweren Projekte recht unterschiedlich beurteilt. Auch müssten Zerstörungsvorrichtungen schon beim Bau berücksichtigt werden. ewe

1 Einleitung

Wenn in den letzten Jahren oder gar Jahrzehnten von einem «Alpentunnelkrieg» die Rede war, so bezog sich dieser Begriff natürlich in erster Linie auf den Argumentenstreit, der sich um die Varianten einer neuen Nord-Süd-Bahnverbindung entfacht hatte. Dieser Plan einer Neutrassierung durch die Alpen birgt indessen auch seine militärische Seite, wie in den Expertenaussagen immer wieder zum Ausdruck gekommen ist und wie neuerdings vom Stab der Gruppe für Generalstabsdienste (GGST) bestätigt wird.

2 Gotthard oder Splügen?

Zur Erhöhung der Bahnkapazitäten im alpendurchquerenden Verkehr sind schon Dutzende mehr oder weniger realistischer Projekte in die Diskussion eingebracht worden. **Sechs Planungsfälle** sind von der Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA) «evaluiert» worden, was 1970 zum Antrag führte, eine Gotthardbasisbahnlinie mit Tunnel Erstfeld - Biasca zu erstellen. Nachdem die Ostschweizer Protest eingelegt hatten, kam es zur Bildung einer **Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen,** die ihren Schlussbericht 1979 veröffentlichte, ohne Antrag zu stellen. Nach Auswertung der Vernehmlassungsberichte der Kantone und der Verhandlungen mit dem Ausland wird der Bund zunächst eine Botschaft zur Variantenwahl vorlegen, um dann in einem zweiten – vermutlich nicht so rasch folgenden – Schritt die Baubotschaft zu präsentieren.

Es wird bezüglich Projekterwägungen voraussichtlich bei den beiden Hauptfavoriten bleiben, der erwähnten Linie durch den Gotthard mit Untertunnelung zwischen Erstfeld und Biasca sowie der Splügenlinie, bei der zwar eine östliche und eine weiter westlich gelegene Tunnelvariante und auch mehrere Zufahrtsvarianten zur Diskussion stehen, was aber für das Nachstehende kaum von grösserem Einfluss sein kann. Entscheidender fällt, wie sich aus Gesprächen im Stab der Gruppe für Generalstabsdienste (GGST) herausgestellt hat, ins Gewicht, dass **der Gotthardbasistunnel** mit beiden Portalen im Landesinnern verbleibt, während **das Splügenprojekt** den Basistunnel direkt ins italienische Ausland hinausführen lässt. Schon innerhalb der KEA ist von militärischer Seite, die in der Kommission vertreten war, die Variantenwahl auch aus der Sicht der Landesverteidigung beurteilt worden. Die Kontaktgruppe hat zu diesem Randproblem nicht mehr neu Stellung bezogen, doch hat sich die Haltung des Stabes der GGST bis heute nicht verändert, wie unlängst bestätigt wurde.

Die Erwartungen der Militärs hinsichtlich eines Nutzens einer neuen Alpenbahn sind gering. Im Krisenfall, so wird argumentiert, aber auch im Neutralitätsschutzfall und gar im Verteidigungsfall genügen die vorhandenen Transitbahnlinien. Einzig der Tödi-Greina-Tunnel, der inzwischen aus der engeren Wahl verschwunden ist, hätte eine zusätzliche Bewegungsmöglichkeit für Truppen im Alpenraum gewähren können. Im KEA-Schlussbericht wird dazu festgestellt, dass ein Verkehrsweg im Alpenraum dann von militärischem Nutzen ist, wenn er die Möglichkeit schafft, zwischen geographisch getrennten Landesteilen Truppenverschiebungen oder kriegswirtschaftlich-militärische Transporte leicht und rasch durchzuführen. Gesamthaft ergab sich laut KEA folgende Gesamtbeurteilung der heute noch «im Rennen» stehenden Projekte:
- Gotthardbasislinie:
von begrenztem Nutzen
- Splügenlinie:
ausgesprochen nachteilig.

Dazu wurde präzisiert, dass die Nachteile einer Alpentransitlinie dann als «mittel» zu betrachten sind, wenn eines der **Tunnelportale in Grenznähe** zu stehen kommt, und als «gross», wenn der Tunnel die Landesgrenze unterfährt und ein Tunnelportal im Ausland liegt (was beim Splügen der Fall ist). In beiden Fällen werden **einem Gegner die Einfallsmöglichkeiten geradezu angeboten.** Vor allem unterfährt

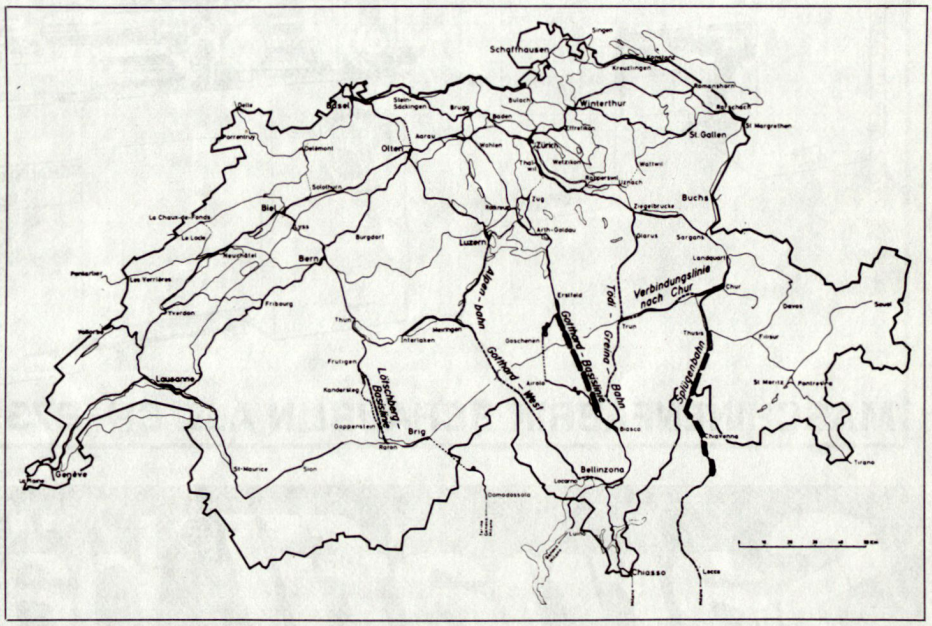


Bild: Die beiden Hauptkonkurrenten im «Alpentunnelkrieg»: die Gotthardbasis- und die Splügenlinie.

die Splügenlinie die starken natürlichen Geländehindernisse, während bei der Gotthardbasislinie das Südportal hinter dem oder im schweizerischen Abwehrdispositiv stehen würde.

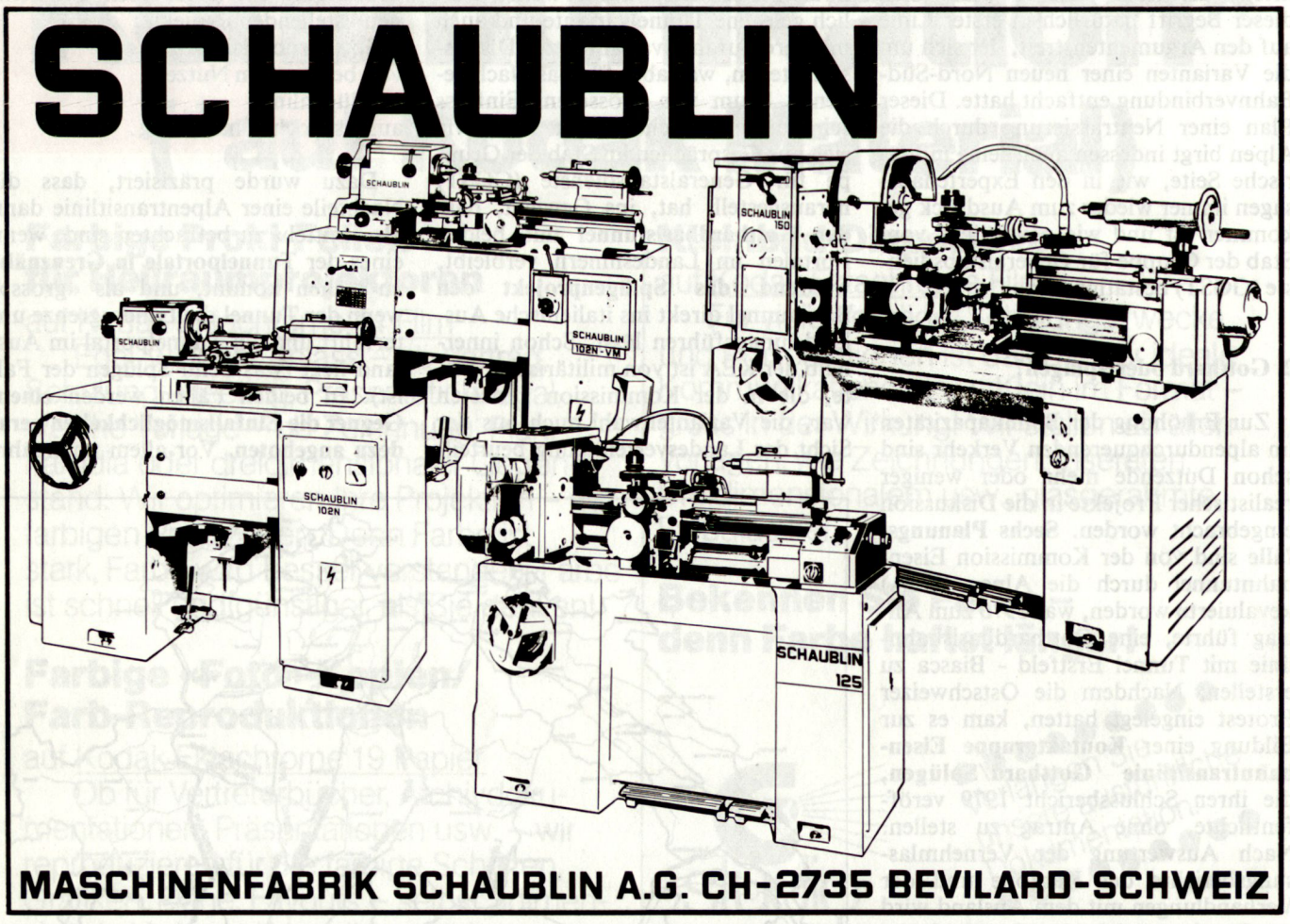
3 Zerstörungsvorrichtungen schon beim Bau berücksichtigen

Es muss hier beigefügt werden, dass die Fragestellung, wie sie mit dem Titel dieses Aufsatzes aufgeworfen wird, in **klassifizierte Bereiche** hineinführt. Es steht jedoch fest und wird vom Stab der GGST bestätigt, dass im Neutralitätsschutzfall ein Verkehr unter Umständen noch möglich wäre, beim Splügen jedoch der Bundesrat den Tunnel als Grenztor zu bezeichnen hätte und Kontroll- wie auch taktische Sicherungsorgane eingesetzt werden müssten. Man spricht in diesem Zusammenhang von einem «erheblichen Aufwand» und ergänzt, dass im strategischen Verteidigungsfall **die südliche Tunnelöffnung beim Splügen für einen Gegner unbenutzbar gemacht werden müsste.** Zu diesem Zwecke müssten schon beim Bau erhebliche technische Zerstörungsmassnahmen konzipiert werden. Sodann müssten die zerstörten Objekte mit Feuer belegt werden können, was ebenfalls zu vorsorglich zu erstellenden Bauten und zum Einsatz von Truppen führen müsste.

4 Millionenbeträge auf dem Spiel

Wie sehr auch der militärische Aspekt als Randfrage des «Alpentunnelkrieges» einzustufen ist, so muss doch vermerkt werden, **dass die militärischen Folgemassnahmen Aufwendungen in der Höhe von Millionenbeträgen bewirken.** In unseren Bergtälern liegen heute bereits zahlreiche operativ-taktische und logistische Einrichtungen und Bauten. Diese müssten zum Teil dem Bahnbau weichen und neu erstellt werden. Neue Geländeverstärkungen und Zerstörungsvorbereitungen sind nur zwei konkrete Punkte, die Berücksichtigung finden müssen.

Auf jeden Fall hat die Armee kein Interesse daran, wenn im Alpenraum zusätzliche Einfall- oder Durchmarschachsen entstehen. Hingegen würde die Armee davon profitieren, wenn im Binnenverkehr – hier zählt die Gotthardbasislinie naturgemäss ebenfalls dazu – die Kapazitäten erhöht werden könnten. Am vorteilhaftesten hätte sich, wie erwähnt, die Tödi-Greina-Linie mit der Verbindung Glarus - Graubünden - Tessin ausgewirkt. Ebenfalls günstig gelegen wäre das von Bundesrat Roger Bonvin seinerzeit eingebrachte Projekt GRITI mit der Verbindung Graubünden-Tessin. Auch dieser Vorschlag ist aus nichtmilitärischen Gründen ausgeklammert worden, wie überhaupt die Hauptlast des «Alpentunnelkrieges» weniger von Feldgrauen, denn von Verkehrs-, Finanz- und Regionalpolitikern getragen wird. ■



Sarnafil® hält dicht
Ein Produkt der Sarna Kunststoff AG, Telefon 041 66 0111