

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 112 (1994)  
**Heft:** 43

**Artikel:** AlpTransit: zum Geleit  
**Autor:** Friedli, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-78534>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

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

# 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.

