Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 19 (1992)
Heft: 3

Artikel: Neue Alpentransversale (Neat) : Anschluss ans europäische Verkehrsnetz
Autor: Tschanz, Pierre-André / Gueissaz, Anne
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-910400

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: 07.07.2025

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

Neue Alpentransversale (Neat)

Anschluss ans europäische Verkehrsnetz

Die neuen Eisenbahnlinien durch die Alpen sollen es der Schweiz ermöglichen, ihre Rolle als Transitland im Herzen des europäischen Kontinents zu bewahren und gleichzeitig die Umweltbelastung in den Alpentälern zu reduzieren.

Das Projekt, zu dem sich die Bürgerinnen und Bürger im September äussern werden, bezweckt im speziellen die Förderung des kombinierten Verkehrs (Transport von Lastwagen und Containern mit der Eisenbahn). Zwei neue Tunnel, der eine durch den Gotthard, der andere durch den Lötschberg, ermöglichen es, die Eisenbahnverbindungen zwischen dem Norden und dem Süden des Landes stark zu verkürzen, was die Attraktivität der Eisenbahn sowohl für die Reisenden als auch für den Güterverkehr erhöhen wird.

Neue Tunnel

Um die gesteckten Ziele erreichen zu können, schlagen Parlament und Regierung folgendes vor:

- Bau einer neuen doppelspurigen Eisenbahnlinie von 130 km Länge zwischen Arth-Goldau (SZ) und Lugano mit einem 50 km langen Basistunnel durch den Gotthard
- Bau eines Basistunnels von 30 km Länge durch den Lötschberg zwischen Frutigen (BE) und dem Rhonetal im Wallis
- eine Reihe von Massnahmen zur Integration der Region Zürich und der Ostschweiz in diese Hochleistungs-Eisenbahnlinien
- Anschluss von Basel und Genf an das französische TGV-Eisenbahnnetz (train à grande vitesse)

Bis diese ehrgeizigen Projekte (die sich an die umfangreiche Verbesserung der Eisenbahn-Infrastruktur, der «Bahn 2000», mit der vor einigen Jahren begonnen wurde, anschliessen) verwirklicht sind, wird es voraussichtlich 20 Jahre dauern, und sie werden, laut den Berechnungen von 1991, ca. 15 Milliarden Schweizer Franken kosten. Ein Viertel der Investitionen wird mit einem Teil der Einnahmen aus dem Benzinzoll und der Rest mit Anleihen beim Kapitalmarkt finanziert.

Pierre-André Tschanz

Unterlagen zur Neat können beim Bundesamt für Verkehr, Bundeshaus, CH-3003 Bern, oder bei der Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen, Hochschulstrasse 6, CH-3030 Bern, angefordert werden.

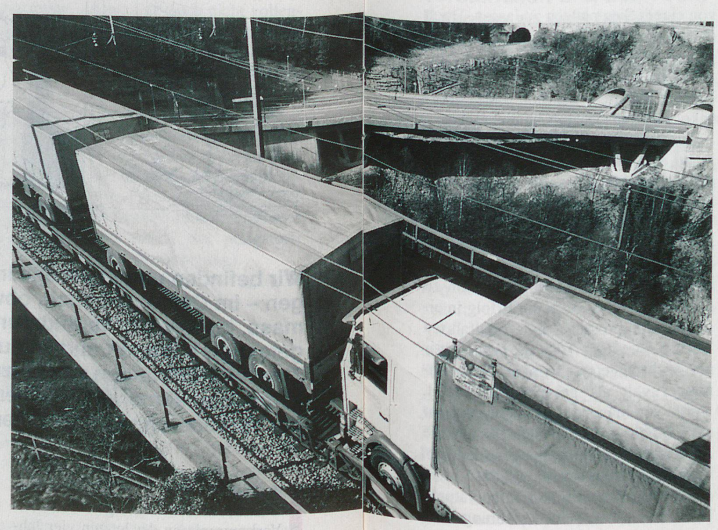
Bestelltalon

Herr/Frau/Familie:
Name:
Vorname:
Genaue Adresse:

Land:
Gewünschte Sprache:

Deutlich kürzere Fahrzeiten

Die ersten Eisenbahntunnel durch die Alpen wurden ungefähr vor einem Jahrhundert, zwischen 1870 und 1910, erbaut. Auch wenn sie noch heute benutzt werden, so entsprechen sie nicht mehr den modernen Anforderungen an den Verkehr. Sie sind zu klein und befinden sich auf einer zu grossen Höhe ü. M. Die projektierten neuen Tunnel hingegen sind Basistunnel, die, wie zum Beispiel beim Gotthard, auf einer Höhe von 500 m ü. M. gebaut werden, was einen erheblichen Zeitgewinn ergibt. Ein Intercity-Zug, der heute für die Strecke von Basel bis Mailand 5 Stunden 17 Minuten benötigt, wird die gleiche Strecke auf der neuen Eisenbahnlinie in 3 Stunden 10 Minuten zurücklegen.



Der Huckepacktransport bildet einen wichtigen Bestandteil der umweltgerechten Verkehrspolitik, wie sie das Neat-Projekt vorsieht. (Foto: Keystone)

Weitere Vorlagen

Am 26./27. September wird das Volk über fünf weitere Vorlagen abstimmen.

Stempelabgaben sind Steuern, die bei der Ausgabe und der Übertragung von Wertpapieren erhoben werden. Sie bringen dem Bund etwa 2 Milliarden Schweizer Franken (Zahlen von 1990) ein. Die vorgeschlagene Revision sieht die Abschaffung der Stempelabgaben in bestimmten Bereichen vor, in denen der Finanzplatz Schweiz durch die Stempelabgaben Geschäfte verloren hat. Zwei Massnahmen zum Ausbau der Stempelsteuer sind ebenfalls vorgesehen, um den Verlust von Einnahmen für den Bund teilweise zu verringern. Trotzdem würden dem Bund bei einer Revision Mindereinnahmen in der Höhe von 420 Millionen Schweizer Franken erwachsen. Die Wirtschaft und Teile der Bürgerlichen unterstützen diese Vorlage. Ihrer Meinung nach sind Steuererleichterungen für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Finanzplatzes Schweiz unerlässlich. Die Sozialdemokratische Partei, die Linke und die Gewerkschaften bekämpfen diese Vorlage.

Da Schweizerbürger/innen im Ausland künftig schriftlich an Abstimmungen und Wahlen teilnehmen können, sendet SRI Magazine in D/F/I, welche über die Vorlagen orientieren und im Hinblick auf die nächsten eidg. Abstimmungen jeweils am Di/Do, 25. + 27.8. und 1. + 3.9. ausgestrahlt werden. Auf einem autom. Telefonbeantworter (..41–31–43 95 80) können Fragen deponiert werden, die in unseren Sendungen beantwortet werden.
SRI

Test für die Europapolitik

Die Neat-Abstimmung stellt einen ersten Test für die Europapolitik der Schweizer Regierung dar, denn die Bereitstellung dieser neuen Infrastrukturen für die Eisenbahn steht im Zentrum eines Gütertransit-Abkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft. Darin hat sich die Schweiz bereit erklärt, ihre Kapazität auf der Schiene im Güterverkehr zu verdreifachen. Auf dieser Grundlage wird sie die grossen Einschränkungen für den Schwerverkehr auf der Strasse (28-Tonnen-Limite, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) beibehalten können. Durch ein Nein am 27. September zur Neat würde dieses für die Schweiz sehr vorteilhafte Transitabkommen ungültig und unser Land innerhalb Europas in eine heikle Lage gebracht, denn die Schweiz befindet sich kurz vor der Abstimmung über die Teilnahme am Europäischen Wirtschaftsraum, die (voraussichtlich) am 6. Dezember 1992 stattfinden wird.

Gegen das Neat-Projekt wurde sowohl von Kreisen des Umweltschutzes als auch der Automobilbranche und der Lastwagenfahrer das Referendum ergriffen. Sie werfen diesem Projekt vor, überdimensioniert zu sein – ein einziger Tunnel hätte genügt –, und kritisieren, dass sich die Europäische Gemeinschaft nicht an dessen Finanzierung beteiligt. Die Gegner aus dem Lager der Nicht-Umweltschützer sind ausserdem gegen die Verwendung von Geldern aus dem Benzinzoll, der von den Automobilisten bezahlt wird, für ein Eisenbahnprojekt. Und die Umweltschützer stört es, dass der zur Abstimmung stehende Bundesbeschluss keinen Zwang, beim Transport von Gütern durch die Alpen nur die Eisenbahn zu benutzen, vorsieht.

Die Mehrheit der politischen Parteien und die Wirtschaftsorganisationen unterstützen das Projekt, weil die Schweiz den Verkehrsfluss in Europa nicht behindern soll, weil die Vorteile der Bahn diejenigen der Strasse überwiegen und weil die Schweiz sich in das europäische Eisenbahnnetz einfügen und sich am Europäischen Wirtschaftsraum beteiligen soll. ■

Das bäuerliche Bodenrecht regelt das rechtliche Verhältnis von landwirtschaftlichem Boden. Das neue Gesetz, über das im vergangenen Herbst im Parlament abgestimmt wurde, sieht im wesentlichen vor, die Bestimmungen, die heute in verschiedenen Gesetzestexten verstreut sind, zu vereinen und den Erwerb von Landwirtschaftsbetrieben durch Personen, die diese selbst bewirtschaften wollen, zu erleichtern. Darüber hinaus sieht das Gesetz die Einführung eines Bewilligungsverfahrens für den Erwerb von landwirtschaftlichen Betrieben und Gebäuden, Vorkaufsrechte zugunsten der Eltern des Veräusserers oder der Bauern sowie Massnahmen zur Verhinderung von Überschuldung vor. Von Kreisen der Hauseigentümer der französischen Schweiz wurde das Referendum ergriffen. Die politische Rechte bekämpft dieses Gesetz und wirft ihm übertriebene Einmischung vor. Regierung und Parlament sowie die Bauern und die Linke empfehlen die Annahme.

Mit einer Änderung des Geschäftsverkehrs-, des Entschädigungs- und des Infrastrukturgesetzes soll das parlamentarische Verfahren effizienter gestaltet und die Mitwirkung des Parlamentes in der Aussenpolitik verstärkt werden. Die Erhöhung der Entschädigung und der Hilfsmittel soll es dem schweizerischen Milizparlament ermöglichen, weiterhin seine Aufgaben effizient wahrzunehmen. Gegen diese drei unterschiedlichen Vorlagen hat ein Komitee das Referendum ergriffen. Es ist der Ansicht, dass die Revision des Entschädigungs- und des Infrastrukturgesetzes zu einem «Berufsparlament» führen würde, ohne dabei die zentralen Probleme unseres Parlamentes wirklich anzugehen.
PAT/GUA ■

Eidgenössische Volksabstimmungen

27. September 1992

- Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
- Revision des Geschäftsverkehrsgesetzes
- Revision des Entschädigungsgesetzes
- Revision des Infrastrukturgesetzes
- Revision des Bundesgesetzes über die Stempelabgaben
- Revision des Bundesgesetzes über das bäuerliche Bodenrecht

6. Dezember 1992
Allenfalls Abstimmung über den EWR

Hängige Volksinitiativen

Familieninitiative
Kurt Klose, Postfach 12, CH-8492 Wila/Zürich

Für weniger Militärausgaben und mehr Friedenspolitik und Für ein Verbot der Kriegsmaterialausfuhr
André Daguet, Pavillonweg 3, Postfach, CH-3001 Bern

Pro Tempo 130 auf Autobahnen und Pro Tempo 80 plus auf Strassen ausserorts
Bernhard Böhi, Zollweidenstrasse 31, CH-4142 Münchenstein