

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Band: 23 (1996)
Heft: 4

Artikel: Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) : Jahrhundertbaustelle als Herausforderung
Autor: Bignasci, Ilaria
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910677>

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: 07.10.2024

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

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)

Jahrhundertbaustelle als Herausforderung

1992 hat das Schweizer Volk dem Projekt Neat zugestimmt. Jetzt hat der Bundesrat bekanntgegeben, wie dieses Jahrhundertwerk realisiert werden soll.

Der Bau des Gotthardtunnels hat der Schweiz vor einem Jahrhundert den Anschluss an das europäische Eisenbahnnetz ermöglicht. Dieses Pionierwerk, das dank der Opferbereitschaft unzähliger eingewanderter Arbeiter realisiert werden konnte, leistete

Ilaria Bignasci

einen wertvollen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Hundert Jahre später wiederholt sich diese Herausforderung; ihr Name diesmal: Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Der Neat gingen viele Jahre der Vorbereitung, Projekte, Diskussionen und ein Referendum voraus, das das Vorhaben stoppen wollte. Dann, 1992, die Volksabstimmung, die grünes Licht zum Bau der Neat gab.

Auf wackligen Beinen?

Heute – nach unzähligen Überprüfungen, Gutachten und Gegenvorschlägen – ist die Regierung endlich bereit, das Mammutprojekt vor dem Parlament zu vertreten. Trotzdem verbreitet das nun AlpTransit genannte Vorhaben Unbehagen: Was geschieht – so fragen Zweifler –, wenn der Koloss auf wackligen Beinen steht?

Die geographische Lage der Schweiz im Herzen Europas verlockt dazu, den Gütertransport zwischen Nord- und Südeuropa auf Räder zu verlagern. Täglich durchqueren Tausende von Lastern unser Land und belasten die Umwelt merklich mit Lärm und Schmutz. Um sich zu schützen, hat die Schweiz ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot eingeführt und die Durchfahrt nur für Lastwagen mit bis zu maximal 28 Tonnen Ladegewicht erlaubt. Eine vor zwei Jah-

ren vom Volk angenommene Initiative sieht ausserdem vor, bis zum Jahre 2004 den gesamten Transit-Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Zudem verpflichtet ein Abkommen mit der Europäischen Union die Schweiz zum Bau einer Schnelleisenbahnlinie.

Die Antwort auf all diese Bedürfnisse heisst AlpTransit. Oder, mit anderen Worten, Bau von zwei neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg sowie Ausbau der bestehenden Eisenbahn-Durchfahrtsachsen. Dadurch würden sich die Fahrtzeiten verkürzen, und die Eingliederung der Schweiz in das zukünftige moderne europäische Eisenbahnnetz wäre gewährleistet. Vom Projekt AlpTransit Abstand zu nehmen würde hingegen bedeuten, von Europa abgeschnitten zu werden.

Abstriche vorgenommen

Bei allem guten Willen zur Durchführung des Projekts muss jedoch auch die wirtschaftliche und finanzielle Lage berücksichtigt werden. Und diese hat sich in den letzten Jahren radikal verändert. Nach dem Griff zur Rechenma-

schine sahen sich die Behörden gezwungen, rigorose Abstriche an der «Jahrhundertbaustelle» vorzunehmen, um die Kosten innerhalb annehmbarer Grenzen halten zu können (offiziell spricht man von 14 Milliarden Franken). So fielen dem Seziernesser des Bundesrates fast alle Verbesserungen zum Opfer, die von den Kantonen zur Reduzierung der Umweltbelastung vorgeschlagen wurden.

Warum? Aus Sorge um eine Verschuldung der Staatskasse einerseits und um die Wahrung des feingliedrigen Gleichgewichts innerhalb des Landes andererseits haben sich die Behörden für das (ihrer Meinung nach) kleinere Übel entschieden. Das Wallis wird, wenn auch nur einspurig, seinen Lötschbergtunnel bekommen. Das Tessin sieht sich um die sehnlichst erwünschte Umfahrung von Bellinzona geprellt, der Kanton Uri muss auf seine unterirdische Bahn verzichten, St. Gallen wird ohne den Hirzel-Tunnel auskommen müssen und so weiter und so fort.

Ein zweites Ja des Volkes?

Berücksichtigt man ausserdem noch die Tatsache, dass zur finanziellen Absicherung des Projektes neue Steuern eingeführt werden müssen (Erhöhung des Treibstoffpreises), ist um so verständlicher, wieso der Koloss tatsächlich auf wackligen Beinen stehen könnte.

Bleibt nur noch eine Frage offen: Wird das Volk die «Jahrhundertbaustelle» – ein zweites Mal – gutheissen? ■

