

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 12.4.1994, 16.00 Uhr

Alptransit Lötschberg

Referat

von

Bundesrat Adolf Ogi

Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartements

anlässlich des Spatenstichs für den Sondierstollen in Frutigen

Frutigen, 12. April 1994

Ich will Ihnen heute, sehr geehrte Gäste, sehr geehrte Damen und Herren, nicht mit dem Sonderfall Schweiz kommen.

Europa: der Kontinent
der Sonderfälle

Ich weiss, auf diesen Anspruch der Schweiz, ein Sonderfall zu sein, reagieren die Europäer gereizt.

Sie tun es nicht zu Unrecht.

Jede Nation hat Anrecht darauf, sich als historischen, kulturellen und politischen Sonderfall zu betrachten.

Es gibt imposantere nationale Geschichten als die Schweizerische.

Wir Schweizer müssen uns gewöhnen, dass wir eine Nation mit Besonderheiten neben vielen andern europäischen Nationen mit Besonderheiten sind.

Europa ist der Kontinent der Sonderfälle.

Trotzdem will ich von einem Sonderfall zu Ihnen sprechen.

Schauen Sie ausserhalb dieses Zeltens!

Unsere Alpen sind ein Sonderfall.

Sonderfall Alpen

Die Enge unserer Heimat ist ein Sonderfall.

Wir sind ein Bergland.

Dafür können wir nichts.

Diesen Sonderfall bilden wir uns nicht ein.

Er ist gegeben durch die Geographie.

Die Oesterreicher verstehen uns.

Die Bürgerinnen und Bürger aus Savoyen und
aus dem Piemont verstehen uns.

Die Bayern auch.

Ich will jetzt dafür plädieren, dass uns auch
das geographisch flache Europa versteht.

Das Europa der weiten Landstriche.

Das Europa der weiten Räume.

Dieses Europa muss verstehen, dass die Ver-
kehrspolitik, dort wo Strassen und Schienen
durch enge Täler und Schluchten wie am
Lötschberg durchführen, eine andere sein
muss; eine besondere sein muss.

Wo Schluchten - ande-
re Verkehrspolitik

Dass diese Verkehrspolitik berechtigterweise
als europäischer Sonderfall dargestellt werden
darf.

Ich sage das hier heute ganz bewusst an die Adresse meiner Verkehrsministerkollegen der Europäischen Union, die am nächsten Montag, 18. April 1994, wichtige Entscheide zu treffen haben.

Die Annahme der Alpeninitiative durch die Bürgerinnen und Bürger der Schweiz darf seitens der EU den Sonderfall der Alpen nicht in Frage stellen.

* * *

Am 22. September 1993 haben wir den Spatenstich für einen Sondierstollen am Gotthardbasistunnel eingeleitet.

Schweiz bereit für zukunftsweisende Verkehrspolitik

Der heutige Tag hier an der Lötschbergachse ist ein neuer Beweis für die Bereitschaft der Schweiz, eine neue umweltfreundliche und zukunftsweisende Verkehrspolitik zu realisieren.

Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik, die mehr denn je Rücksicht zu nehmen hat auf die Bevölkerung, auf die Umwelt und die andern Rahmenbedingungen.

Der Sonderfall des Alpengebietes ist der Grund, weshalb für den alpenquerenden Verkehr der Schiene und nicht der Strasse den Vorzug gegeben werden muss.

* * *

Der heutige Tag ist auch ein Aufbruch zur
Erneuerung unseres Eisenbahnnetzes in der
Schweiz.

Ein Eisenbahnnetz, das ins Alter gekommen
ist und zum Teil ein 100jähriges Jubiläum
feiern darf.

Das bewegt uns mit Stolz.

Aber unsere Eisenbahnpolitik darf nicht auf
dem heutigen Stand verwaltet werden.

Hundertjährige
Schieneinfrastruktur
ersetzen

Sie muss mutig erneuert werden.

Dies gegen alle Widerstände, die uns in der
heutigen Zeit begleiten.

Eine neue Eisenbahninfrastruktur muss im
wirtschaftlichen Interesse des Standortes
Schweiz rasch realisiert werden.

Leistungsfähige Infrastruktur verbindet Men-
schen.

Intelligente Technologie verbindet Menschen.

Menschen werden Partner, helfen einander,
lernen sich kennen, verstehen sich besser!

* * *

Mit der Inangriffnahme der Arbeiten am Lötschberg Basistunnel lösen wir auch unsere Versprechen im Transitvertrag mit der Europäischen Union ein.

Einhaltung unserer internationalen Verpflichtungen

Daran möchte ich die hier anwesenden Botschafter und die internationale Presse erinnern.

Die Schweiz baut!

Die Schweiz baut auch am Lötschberg!

Die Schweiz hält ihre Versprechen.

* * *

Der heutige Tag ist aber auch für die Kantone Bern und Wallis sowie für die Nord- und Westschweiz von ganz grosser Bedeutung.

Ein Vorbeifahren der internationalen Züge an den Kantonen Bern und Wallis hätte mittel- und langfristig negative volkswirtschaftliche Auswirkungen.

Mit der Realisierung des Projektes von Bahn 2000 werden die Zufahrtsstrecken so gestaltet, dass der Verkehr auf den Mittellandachsen vernünftig aufgeteilt wird.

Bahn 2000 sichert Zufahrtsstrecken

Uebrigens: die überarbeitete Botschaft zu
Bahn 2000 wird der Bundesrat schon in den
nächsten Wochen behandeln können.

* * *

In diesem Land der vier Kulturen, vier Spra-
chen und 26 Kantone ist es wichtig, dass wir
Werte und Werke auf das ganze Land auftei-
len.

Vier Kulturen verpflich-
ten

* * *

Unsere NEAT ist zwar ein Konzept, doch sie
besteht aus beiden Basistunneln.

NEAT = Ein Projekt:
zwei Achsen

Ich habe Werte und Werke angesprochen.

In diesem Zusammenhang möchte ich gerne
hervorheben, dass wir mit der NEAT am Gott-
hard und Lötschberg rund 10'000 Arbeitsplätze
schaffen.

10'000 neue Arbeits-
plätze!

Davon wird das einheimische Gewerbe profi-
tieren!

Es wird auch berücksichtigt werden.

Auf alle Fälle wird neues wirtschaftliches
Leben in die Täler einfließen.

* * *

Die NEAT ist aber auch ökologisch, ökonomisch, staatspolitisch und europapolitisch ein sinnvoller Schritt.

Den heutigen Spatenstich so kurz nach der Annahme der Alpeninitiative machen zu dürfen, freut mich besonders.

Alpeninitiative bedingt
baldige NEAT

Die Annahme der Alpeninitiative verlangt geradezu die rasche Realisierung der NEAT.

Mit den beiden Basistunneln schaffen wir perfekte Voraussetzungen für die umweltfreundliche Umlagerung des Transitgüterverkehrs durch die Alpen auf die Schiene.

Mehr Verkehr wird auf uns zukommen.

Wir müssen jetzt handeln!

* * *

Excellences,

Mesdames et Messieurs les représentants de la presse européenne et internationale,

En construisant les deux tunnels de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, nous prouvons que nous voulons respecter nos engagements de l'accord sur le transit avec l'Union européenne.

Et pour ces deux tunnels, en plus du coup de pioche d'aujourd'hui, je vous rappelle la date du 22 septembre 1993, où fut donné, à Polmengo, le premier coup de pioche du St-Gothard.

Vous y étiez pour la plupart.

Toute notre politique du transport combiné est renforcée par des actes :

le transport combiné rail-route fonctionne au corridor du Gothard; depuis le premier janvier 1994, l'augmentation est de 18 %.

Au Loetschberg, sur la ligne du tunnel de façade, nous avons entrepris en 1993 la construction du corridor de transport combiné pour les véhicules de 4 m aux angles.

Même si nous devons économiser partout où faire se peut, la construction de notre réseau de routes nationales continue.

Les preuves ne sont-elles pas suffisantes pour démontrer que nous tenons nos engagements ?

Ne sommes-nous pas en droit d'attendre que l'EU réponde à ces signaux ?

Ne sommes-nous pas en droit d'attendre que l'EU montre sa responsabilité en entamant avec son partenaire la Suisse les négociations prévues dans l'accord ?

Ces négociations qui concernent précisément les domaines du transport routier et aérien ?

Nous croyons au principe du "donnant, donnant".

Pour le moment, c'est nous qui donnons.

* * *

Die Schweiz wird die eingegangenen internationalen Verpflichtungen selbstverständlich auch bei der Ausgestaltung der Ausführungserlasse aufgrund der Alpeninitiative einhalten.

Es ist unser Wille, auch den alpenquerenden Ziel- und Quellverkehr, der nicht von einer Grenze der Schweiz zur andern geht, auf die Schienen zu verlagern.

Nicht nur die Ausländer müssen auf die Schiene, auch die Schweizer müssen auf die Schiene.

Nichtdiskriminierende
Umsetzung Alpen-
initiative

Damit und mit der Ausgestaltung der Ausführungserlasse soll der vom übrigen Europa befürchteten Diskriminierung entgegengewirkt werden.

Die neue, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird nicht nur den Transitverkehr belasten sondern auch den Import- und Exportverkehr sowie den schweizerischen Binnenverkehr.

Sie ist damit ein wirksames marktwirtschaftliches Instrument für die Umsetzung der Alpeninitiative bis ins Jahr 2004.

* * *

Excellencies,

Ladies and gentlemen,

No discrimination of
foreign road users

The Swiss government will be very careful with the Alpine initiative.

I have tried to explain to you that we try to apply very fair solutions.

We'll do everything not to discriminate foreign road users.

Swiss transport policy will very honestly follow the transit agreement with the European Union.

Our new heavy vehicles' tax will not only concern transit traffic;

it will also be imposed on import and export, and on Swiss internal traffic.

Foreign and Swiss vehicles will be taxed.

Therefore: No discrimination in Switzerland.

The heavy vehicles' tax will be the perfect instrument for implementing the Alpine initiative.

It will be the ideal instrument in a market economy.

* * *

Die Schweiz ist vertragstreu.

Die Schweiz will die europäischen Nachbarn nicht diskriminieren.

Die Schweiz will das Funktionieren des EU-Marktes ermöglichen.

Schweiz ermöglicht
Funktionieren des
EU-Marktes

Nachdem die Alpenübergänge in Oesterreich und Frankreich stark belastet sind und die Strassenverbindungen durch das ehemalige Jugoslawien unbrauchbar geworden sind, ist Europa geradezu auf unsere Eisenbahnalpen-transversalen angewiesen.

Mit der NEAT schaffen wir Schienenkapazitäten, die die Nachfrage einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Schiene und somit umweltfreundlich befriedigen können.

Auf der andern Seite erwarten wir, dass die Europäische Union die mit uns in Aussicht gestellten Verhandlungen über den Marktzugang im Strassen- und Luftverkehr bald aufnimmt.

Eine Verzögerung der Verhandlungen würde nicht verstanden und wäre nicht im Interesse der Europäischen Union.

Die Europäische Union braucht das "just in time" mehr denn je!

Die Europäische Union braucht den schnellen Durchgang durch die Alpen.

Die Europäische Union hat alles Interesse, dass die Schweiz den Ausbau des alpenquerenden Verkehrs auf der Schiene rasch realisiert.

* * *

Ich wünsche den Arbeiten Glück, alles Gute
und vor allem viel Erfolg.

Glückwünsche

Ringrazio anche i nostri vicini italiani che ci
sostengono nei nostri sforzi.

Die Bevölkerung, die vorübergehend gewisse
störende Einflüsse zu erdulden hat, nachher
aber von der optimalen ökologischen Konzep-
tion der NEAT profitieren und vom Strassen-
verkehr im Tal entlastet wird, bitte ich um eine
enge und gute Zusammenarbeit.

Wir können Verbesserungen nicht mit Still-
stehen erreichen!

Den Verantwortlichen wünsche ich Weitsicht,
Mut und Durchstehvermögen.

Den Arbeitern, die jetzt für uns in den Stollen
gehen, wünsche ich Glück-auf!

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Herrn Bundesrat Ogi

Sachbearbeiterin: Susanne Leber (Vorbehalt: Durchsicht von Dir. Friedli)

SPEAKING-NOTE

Gegenstand: NEAT: Lötschberg - Spatenstich in Frutigen am 12. April 1994

Referat Herr Bundesrat Adolf Ogi

Bundesrat

er werden es besprechen

Der Spatenstich für den Sondierstollen Frutigen-Kandersteg, den wir hier am Portal Helke tätigen, liegt mir besonders am Herzen.

Nicht nur, weil er in meiner engeren Heimat stattfindet.

Sondern und vorallem, weil dieser Spatenstich für die gesamte Schweiz und auch für die europäischen Länder von gewichtiger Bedeutung ist.

Spatenstich:
Bedeutung für die Schweiz
und Europa

Die Schweiz baut.

Die Schweiz baut nun auch am Lötschberg.

Die Schweiz hält ihre Versprechen.

und wirtschaftlich wichtig

Diese Tatsache ist für uns Schweizer und für die Schweiz als Land äusserst wichtig.

zu sehen dass die AdSense meiner UM-Kollegen der EU der für 18. April

Bedeutung für die Schweiz: *HEH*

Denn am 22. September 1993 haben wir den Spatenstich für einen Sondierstollen am Gotthardbasistunnel getan.

NEAT = Ein Projekt; *von*
Zwei Achsen *gangt*

Bedeutung

so wichtige Tag in Aufbruch zu ein neuer marktwirtschaftl. Entwicklungspolitik, eine

Visum Direktor:

Datum: 8.04.94

Einrichtungspolitik der nicht auf den bisherigen Strichstand verwaltet wird dass, sondern zu mehr hat aufbrechen müssen.

Damals haben viele sich vielleicht gefragt, ob tatsächlich jemals auch am Lötchberg gebohrt wird.

Heute sehen Sie, dass wir Sie nicht enttäuschen.

Unsere NEAT ist zwar ein Projekt, doch sie besteht aus beiden Basistunneln.

Neben dem Gotthard- wollen wir denn auch den Lötchbergbasistunnel.

Nun ist es soweit.

Mit Inangriffnahme der Arbeiten im Bereiche des Lötchberg Basistunnels lösen wir Versprechen ein.

Dieses Versprechen haben wir unseren europäischen Nachbarn im Transitvertrag gegeben, aber auch unseren Mitbürgern in der Romandie gegeben.

Denn auch die Romands sollen von einer schnellen Verbindung mit dem Süden profitieren können.

Mit dem neuen Lötchbergtunnel erreichen wir Weiter erreichen wir eine ausgewogene Belastung der Zufahrtsstrecken.

was ^{man} ~~haben~~ ~~mit~~

und wir handeln ~~beide~~

gegenüber den EU i. ^{das}

*Dara ^{wird} ~~besteht~~ in
 hi me ~~ist~~ geht*

Einbezug der Romandie

*ASV ~~Wachstum~~
 ~~ein~~*

*Strukturpol. Bedeutung
 VS / Romandie*

Ausgewogene Belastung der Zufahrtsstrecken

ber

Müsste sich nämlich der ganze Nord-Süd-Verkehr auf einer einzigen Eisenbahnachse abspielen, so müssten auch im Mittelland neue Bahnlinien gebaut werden, damit nicht Regionalzüge von internationalen Zügen verdrängt werden.

Ein Neubau von Zufahrtsstrecken im Mittelland wäre aber kaum realisierbar.

Die Nachteile einer einzigen Achse zeigen sich ausserdem besonders krass, wenn diese eine ausfällt.

*Und in Ostschweiz an der PK
u. Wallen keine Welle*

Mit zwei Basislinien haben wir wenigstens eine Ausweichmöglichkeit.

*Bah 2000 wichtig,
Molukken*

Die Arbeiten für diesen, heute zu eröffnenden Sondierstollen haben in der heutigen Konjunktursituation auch eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung.

Wie Sie bereits vernommen haben, sind die Arbeiten im Rahmen des Hauptlozes für den Sondierstollen für 44,163 Millionen Schweizerfranken vergeben worden.

Und zwar an eine Berner Arbeitsgemeinschaft, die sich offenbar trotz grosser - auch ausländischer - Konkurrenz preis- und qualitätsmässig durchsetzen konnte.

Dies wird uns Arbeitsplätze erhalten und auch neue schaffen.

Schaffung von Arbeit und

Arbeitsplätzen

Doch nicht nur von Aufträgen aus der Bau-tätigkeit alleine wird die Bevölkerung profitieren.

Auch die zusätzlichen Bedürfnisse, die mit einer solchen Tätigkeit anfallen, wollen gestillt sein.

Die ansässigen Bewohner werden deshalb von dem in die NEAT-Bau investierten Geld einen Anteil zurückbekommen.

Dies bedingt allerdings auch eine gewisse Zusammenarbeit.

Zusammenarbeit seitens der Bevölkerung, deren nähere Umgebung durch den Bau kurzfristig störende Einflüsse zu erdulden hat, aber nachher von der optimalen ökologischen Konzeption der NEAT profitieren wird.

Aber auch Zusammenarbeit seitens der Kantone, die ich auffordere, in ihrer Begehrlichkeit Mass zu halten.

Denn weitere grosse Wünsche könnten der Realisation des Projekts sehr wohl schaden.

Weske Wöster

Den heutigen Spatenstich so kurz nach der Annahme der Alpeninitiative machen dürfen, freut mich besonders.

Damit beweisen wir mit Taten, dass wir der Bewältigung des Verkehrsaufkommens "à notre façon" treu geblieben sind.

Wir zeigen deutlich, dass wir vorwärts gehen auf dem Weg, den wir auf dem europäischen Parkett eingeschlagen haben.

Denn mit den beiden Basistunneln schaffen wir perfekte Voraussetzungen für die Umlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene.

Und diese Umlagerung ist ein Ziel, das nicht nur die Schweiz, sondern ganz Europa sich gesetzt hat.

Ich erinnere daran, dass das Europäische Parlament in seinem Bericht zum Weissbuch "Verkehr" die EU-Kommission auffordert, der Schiene absoluten Vorrang einzuräumen sowie für jeden Verkehrsträger die direkten und externen Kosten des Verkehrs festzulegen und einen Vorschlag für die Anlastung der Gesamtkosten zu formulieren.

Die Resolution des Europarates zur Einführung des Berichts 6978 geht in dieselbe Richtung.

Verkehrsbewältigung "à notre façon" ...

... aber im Sinne Europas

Mit dem Baubeginn am Lötschberg beweisen wir, dass uns an der Erfüllung der sich aus dem Transitvertrag mit der EU ergebenden Pflichten gelegen ist.

Im Transitabkommen haben wir den Bau der NEAT versprochen.

Und wir halten uns daran.

Unsere Vertragstreue äussert sich jedoch nicht nur damit.

Denken Sie an die Huckepackkorridore, die wir in diesem Vertragswerk ebenfalls zur Verfügung zu stellen versprochen haben.

Der Huckepackkorridor am Gotthard ist seit dem 1. Januar 1994 in Betrieb.

Für den Lötschberg steht ein Huckepackkorridor mit 4 m-Eckhöhe im Bau.

Wir tragen also das Unsere zur Umsetzung der europäischen Verkehrspolitik bei.

Vom gleichen Mass an Vertragstreue gehen wir auch bei der Europäischen Union aus.

Denn mit dem Transitabkommen ist auch die Zusicherung unserer europäischen Nachbarn verbunden, Verhandlungen über den freien Zugang unserer Lastwagen und Flugzeuge zum europäischen Markt zu führen.

Erfüllung Transitvertrag

Vertragstreue

Wir erwarten, dass diese Verhandlungen bald aufgenommen werden können.

Die Schweiz wird weiterhin am Transitabkommen festhalten und getreu dem Verträge ihre Pflichten erfüllen.

Sie wird auch ihre Pflichten bei der Umsetzung der Alpeninitiative erfüllen.

Der Bundesrat wird alles daran setzen eine Regelung zu erarbeiten, die die aus dem Ausland stammenden Transittransporte durch die nicht benachteiligt.

Ziel und Zweck des Initiativbegehrens ist die Umlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene.

Dieses Ziel ist gesteckt, sowohl für die inländischen als auch die ausländischen Transporte.

Diese Umsetzung darf 10 Jahre Zeit in Anspruch nehmen.

Wir wollen diese Jahre nutzen.

Es soll die gleichzeitig mit der Alpeninitiative beschlossene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vorbereitet und in Kraft gesetzt werden.

Alpeninitiative

Wie wenig
10 Jahre
VO
Repl. Ausnah
Flexibilität

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Dieser Schritt ist äusserst wichtig, weil wir mit ihm der Kostenwahrheit im Verkehrsbereich näher kommen.

Wenn der Strassenbenützer nach Massgabe der gefahrenen Kilometer und entsprechend der durch ihn verursachten Schäden besteuert wird, können wettbewerbsverzerrende Faktoren ausgeschaltet werden.

Solche haben sich bisher oft zulasten der Bahn ausgewirkt.

Es ist daher wichtig, dass Strasse und Schiene mit gleich langen Spiessen ausgerüstet werden.

Nur so kann eine ausgewogene Koexistenz der beiden Verkehrsarten geschaffen werden.

Denn jeder der beiden Verkehrsträger muss dort und ergänzend zum anderen eingesetzt werden.

Die geographischen und ökologischen Rahmenbedingungen zeigen an, wie ein komplementärer Einsatz sinnvollerweise gestaltet wird.

Für lange Strecken und grosse Massen ist die Bahn in der Regel bestens geeignet.

Das Umladen von grossen Mengen oder besser gar kein Umladen ist rationell.

Die Feinverteilung aus grossen Transportzentren in kleine Landstriche oder Täler muss allenfalls mit Lastwagen oder Bussen bewältigt werden.

Bei allen diesen Massnahmen für die Umsetzung dieser Verkehrspolitik wird die Schweiz getreu dem Transitabkommen alles unterlassen, was ausländische Verkehrsteilnehmer diskriminieren könnte.

Hier ist klar zu vermerken, dass die Schwerverkehrsabgabe nicht nur den Transitverkehr, sondern auch den Import- und Exportverkehr sowie den schweizerischen Binnenverkehr belasten wird.

Die Schwerverkehrsabgabe ist hiermit ein wirksames marktwirtschaftliches Instrument für die Umsetzung der Alpeninitiative.

Mit der NEAT, die hier und heute im Zentrum steht, schaffen wir Schienenkapazitäten, die die Nachfrage einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Schiene befriedigen können. Die Nachfrage die zusätzlich entstünde, würde bereits heute das Schienengebot für den Transitverkehr durch die Schweiz gelten,

Ohne Diskriminierung ausländischer Verkehrsteilnehmer

NEAT schafft Kapazität

könnte mit den bestehenden Kapazitäten aufgefangen werden.

Die Schweiz erhält mit der NEAT und ihren Zufahrten zudem Anschluss an das europäische Hochleistungsschiennetz.

Dies bietet natürlich auch Vorteile für Schweizerinnen und Schweizer, die ins Ausland verreisen.

Aber für das Ausland bedeutet dies, dass unser Land in Zukunft für Europa nicht nur die nötigen Transportkapazitäten, sondern auch einen unbehinderten, schnellen Durchgang zur Verfügung stellt.

Fazit:

Die NEAT ist einer der wichtigsten Bausteine für unser schweizerisches Schienennetz.

Die NEAT ist umweltpolitisch, wirtschaftspolitisch, staatspolitisch und europapolitisch nötig und sinnvoll.

Die NEAT ist unsere Visitenkarte in der europäischen Verkehrspolitik.

Integration ins Hochleistungs-
schiennetz

= unbehinderter Durchgang

Zur Lernzettel