

PRESSEMITTEILUNG

Die Schweiz beginnt mit dem Bau der NEAT

Die Schweiz baut - sie ist ein verlässlicher Partner Europas. Weniger als ein Jahr nach der NEAT-Volksabstimmung hat Bundespräsident Adolf Ogi am Gotthard den Startschuss für den wichtigsten Sondierstollen gegeben. Rund hundert Medienschaffende aus dem In- und Ausland sowie zahlreiche Gäste durften weiter zur Kenntnis nehmen, dass als Sofortmassnahme der Huckepack-Korridor durch die Schweiz planmässig auf 1. Januar 1994 in Betrieb genommen wird - unter strikter Einhaltung des Kostenvoranschlags. Bundespräsident Ogi erklärte zum jetzt begonnenen Bau der NEAT: "Wir bauen der Umwelt, dem zusammenwachsenden Europa und uns zuliebe. Ein Stück Zukunft wird heute angepackt".

Es ist vorgesehen, in zwei bis drei Jahren den Bau der beiden NEAT-Basistunnel am Gotthard und am Lötschberg in Angriff zu nehmen. Zu diesem Zweck sind sorgfältige geologische Erkundungen unerlässlich. Der wichtigste Sondierstollen wird für den Gotthard-Basistunnel abgeteuft. Hier müssen vor allem für das Gebiet der Piora-Mulde noch präzisere Grundlagen beschafft werden.

NEAT: Konkrete Arbeit als Tatbeweis

Mit dem Spatenstich haben am Mittwoch die NEAT-Bauarbeiten am Gotthard begonnen. Bundespräsident Ogi erklärte dazu mit Blick auf das Verhältnis der Schweiz zu Europa: "Wir zählen darauf, dass die EG die im Transitvertrag eingegangenen Verpflichtungen ebenfalls so ernst wahrnehmen wird wie wir, ihr kleiner Partner im Herzen Europas. Die weitere Annäherung der Schweiz an Europa hängt auch davon ab, wie die EG ihre Versprechungen einlöst". Für die Schweiz sei der NEAT-Arbeitsbeginn gleichbedeutend mit "Öffnung und gesunder Risikofreude". Ogi erinnerte in diesem Zusammenhang an die Pioniere, die vor hundert Jahren mit Weitsicht unser heutiges Verkehrssystem aufgebaut haben.

Für Bundespräsident Ogi knüpfen die beiden neuen Alpentunnel deshalb an die historische Rolle des Transitlandes Schweiz. Diese Tradition verpflichte und sporne an. Deshalb folge jetzt mit der NEAT der nächste Meilenstein, sagte der EVED-Vorsteher an einer internationalen Medienkonferenz in Polmengo (bei Faido TI).

Huckepack-Korridor als Sofortmassnahme

Das Alpenland Schweiz setzt in der Verkehrspolitik unmissverständlich auf den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. "Die Schweiz redet nicht nur, sie handelt", erklärte der Bundespräsident zur Attraktivitätssteigerung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse dank dem neuen Huckepack-Korridor. Der Bundesrat hatte am 24. Oktober 1989 beschlossen, im Sinn

einer Sofortmassnahme einen Doppel-Korridor am Gotthard und am Lötschberg mit Gesamtkosten von 1,4 Milliarden Franken zu bauen. Er wird nun am 1. Januar 1994 planmässig in Betrieb genommen. Täglich können am Gotthard neu 1500 Lastwagen (oder Sattelaufleger/Wechselbehälter) befördert werden. Dies entspricht 360 000 Sendungen pro Jahr.

Ueberdies hat der Bundesrat kürzlich beschlossen, im bestehenden Lötschbergtunnel die Schienen abzusenken, was den Transport von Lastwagen mit vier Metern Eckhöhe auf der Achse Lötschberg/Simplon ermöglichen wird.

Gemäss diesem Konzept wird bis 1994/95 das Angebot im Huckepackverkehr durch die Schweiz von heute 160 000 auf 470 000 Sendungen, inklusive Container sogar auf rund 700 000 Sendungen pro Jahr, erweitert.

NEAT: Das weitere Vorgehen

Für den neuen Lötschberg-Basistunnel wird es im kommenden Frühjahr den nächsten Spatenstich für einen Sondierstollen geben. Ende 1994 will der Bundesrat seine Entscheide über die Vorprojekte beider Alpentransversalen gleichzeitig fällen und die genaue Linienführung festlegen. Auf dieser Basis kann das Parlament sodann die zweite Tranche des NEAT-Baukredits bewilligen. Die Verantwortung für die Verwirklichung der beiden Basislinien Gotthard und Lötschberg hatte der Bundesrat vor Wochenfrist den Bahnen SBB und BLS übertragen.

SBB-Präsident Weibel: Geburt einer modernen Alpenbahn

Dr. Benedikt Weibel, Präsident der SBB-Generaldirektion, bezeichnete den Spatenstich am Gotthard als "Geburt einer neuen Alpenbahn" und sprach von einem "Mega-Ereignis". In ganz Europa würden Hochleistungsstrecken gebaut; noch fehlten jedoch die kürzesten Verbindungen durch die Alpen. In diesem Sinn sei das NEAT-Konzept ein Jahrhundertentscheid für die Schweiz und Europa, "nicht nur im Güterverkehr durch die Schweiz, auch zur Integration der Schweiz ins entstehende Hochgeschwindigkeitsnetz". Der SBB-Präsident erinnerte an die Standortvorteile als Folge einer modernen Verkehrsinfrastruktur; sie sei entscheidend für das wirtschaftliche Wohlergehen.

Polmengo/Bern, 22. September 1993

**Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
Pressedienst**