

Presse-Vernissage an der Swissbau 93, Halle 107, am 2. Februar 1993 in Basel:
Eröffnung der Sonderschau "Alptransit - Bauen für Europa"

Die Bedeutung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Alptransit) für die Schweiz und Europa

Referat von Nationalratspräsident Paul Schmidhalter

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke Ihnen, dass ich hier einige Gedanken im Zusammenhang mit der NEAT darlegen darf.

Es freut uns alle, dass das Schweizer Volk mit deutlicher Mehrheit am 7. September des letzten Jahres dem Alptransit-Beschluss, gegen den das Referendum ergriffen worden war, zugestimmt hat.

Wenn wir von der Bedeutung der NEAT für die Schweiz und Europa sprechen, müssen wir uns auch zur grundsätzlichen Frage der Mobilität äussern: Die grundlegendste Kritik an einem Ausbau der schweizerischen Eisenbahnlinien durch die Alpen, wie er vom Parlament und vom Volk beschlossen worden ist, geht dahin, dass mit der Erhöhung der Transitkapazität auch die Mobilität generell vergrössert werde, und dies sei abzulehnen.

Grundsätzlich muss dazu gesagt werden, dass nicht die Mobilität als solche schlecht ist, sondern dass einzelne Formen der Mobilität - besonders der individuelle Motorfahrzeugverkehr und der Luftverkehr - negative Auswirkungen haben: Lärm, Abgase, Unfälle, Flächenverbrauch usw.. Andere Formen der Mobilität haben keine oder weit geringere negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Diese Formen sollen gefördert werden.

Das tun wir auch mit der NEAT.

Die Mobilität der Personen ist eine Konsequenz von Freiheitsrechten die wir nicht aufgeben wollen. Es ist kein Zufall, dass autoritäre Regimes die Bewegung ihrer Bürger einschränken. Die für uns selbstverständlichen Grundrechte führen zu Mobilität. Einige Beispiele aufgrund der UNO-Menschenrechtserklärung vom 10. Dezember 1948:

Artikel 4 verbietet die Leibeigenschaft, Artikel 13 verlangt, dass jeder Mensch das Recht auf Freizügigkeit und freie Wahl seines Wohnsitzes innerhalb eines Staates haben soll, Artikel 24 statuiert einen Anspruch auf Erholung und Freizeit, Artikel 26 das Recht auf Bildung. Alle diese Rechte führen zu Verkehr.

Artikel 23 fordert das Recht auf Arbeit, auf freie Berufswahl und angemessenen und befriedigenden Lohn. Dafür braucht es eine intakte Wirtschaft weltweit und in Europa. Die NEAT ist dafür wichtig. Allein schon wegen der ungleichen geographischen Verteilung der Rohstoffe beruht die Weltwirtschaft auf Arbeitsteilung. Gerade die Schweiz als rohstoffarmes Land lebt zum Teil davon, dass sie Rohstoffe und Halbfabrikate einführt, verarbeitet und wieder ausführt. Wenn wir europa- und weltweit ein einigermaßen vergleichbares Wohlstandsniveau wollen - und das ist ein unbestrittenes Postulat - müssen wir auch die Arbeitsteilung und damit den Geschäftsreise- und auch den nötigen Güterverkehr als gegeben betrachten. Der Nord-Südverkehr wird aber heute zu einem Teil mit Verkehrsmitteln bewältigt, die sich ungünstig auf die Umwelt auswirken und die auch nicht mehr ausbaufähig sind. Im Personenverkehr konnten das Auto und das Flugzeug grosse Marktanteile gewinnen, weil sie dank entsprechenden Investitionen heute schneller sind als die Bahn. Mit der NEAT tragen wir wesentlich dazu bei, dass der Verkehr in Zukunft besser funktioniert und mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln bewältigt wird. Mit dem Bau von zwei neuen Eisenbahnlinien durch die Alpen wird der Zeitbedarf im Personenverkehr mit der Bahn von Mittel- und Nordeuropa nach Italien reduziert werden.

Der Bau dieser Linien ist Teil eines europäischen Konzeptes, auch wenn die Schweiz nicht Mitglied des EWR oder der EG ist: Im Dezember 1990 haben die EG-Verkehrsminister das "Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetzes (2010)" gutgeheissen. Dieses Leitschema hat zum Ziel, die Bahn schneller und damit konkurrenzfähiger zu machen. Zu diesem Leitschema gehören die Lötschberg-Simplon und die Gotthardachse.

Auch im europäischen Übereinkommen der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) von 1985 über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) das die Schweiz allerdings noch nicht unterzeichnet hat, sind die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Achse als Bestandteil des "Internationalen 'E'-Eisenbahnnetzes" vorgesehen.

Die Tatsache, dass beide Linien durch die Schweiz in diesen europäischen Plänen vorgesehen sind, zeigt, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-Südverkehrs von den zuständigen europäischen Gremien gleich beurteilt wird wie durch die Schweiz.

In der Öffentlichkeit wird die wirtschaftliche Bedeutung guter Verkehrswege oft herabgemindert aufgrund von Beispielen unnötiger Transporte von Norden nach Süden und umgekehrt. Dieses gibt es zweifellos, sie haben aber nichts mit der NEAT zu tun, sondern sind Folge von Exportsubventionen und der während Jahrzehnten praktizierten künstlichen Verbilligung der Strassengütertransporte in vielen europäischen Ländern.

Die europäische Wirtschaft braucht leistungsfähige Transitachsen durch die Alpen, weil wie erwähnt die Rohstoffe ungleich verteilt sind. Entweder müssen die Leute aus dem Süden in die Industriezentren nördlich der Alpen auswandern, was ebenfalls Verkehr und grosse soziale Probleme verursacht, oder es werden Rohstoffe und Halbfabrikate nach Süden transportiert, werden dort verarbeitet und wieder weiter verkauft.

Wir bauen die Eisenbahn-Alpentransversale für Europa, wir bauen sie aber auch für uns. Die Schweiz hat ein eminentes Interesse, dass in allen europäischen Ländern die Wirtschaft gut funktioniert; nicht nur weil dies für unsere Wirtschaft notwendig ist, sondern auch aus politischen und kulturellen Gründen.

Für eine funktionierende Wirtschaft braucht es Verkehrswege. Indem die Schweiz die Schiene ausbaut und nicht die Strasse, kann sie entscheidend die europäische Verkehrspolitik beeinflussen. Gemäss den Absichten der EG soll der Personenverkehr dank schnellen Eisenbahnen mehr auf der Schiene statt auf der Strasse oder in der Luft bewältigt werden. Der Güterverkehr soll auf der Bahn oder im kombinierten Verkehr Bahn/Strasse erfolgen. Es ist für die Schweiz wichtig, dass

der europäische Verkehr sich weiter in dieser Richtung entwickelt, sie muss aber an der "Schlüsselstelle", beim Alpendurchgang, auch selbst dazu beitragen. Das beste europäische Schienennetz nützt nichts, wenn beim Durchgang durch die Alpen ein Nadelöhr besteht.

Auch innerhalb der Schweiz werden der Lötschberg- und der Gotthardbasistunnel für eine bessere Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und damit für vernünftige und umweltgerechte Wirtschaftsentwicklung dienen. Dies gilt zum Beispiel für die Erschliessung des Mittel- und Oberwallis mit *öffentlichen Verkehrsmitteln und einem Strassenersatz (statt Rawiltunnel)*. Dies gilt aber auch für das Tessin. Mit den beiden neuen Basistunnels werden diese Regionen besser erschlossen.

Die NEAT ist ein Instrument der Marktwirtschaft. Wir wollen den Verkehr nicht dirigistisch lenken, sondern die marktwirtschaftlichen Kräfte funktionieren lassen. Wir wollen aber den Markt beeinflussen, indem die öffentliche Hand eine sehr gute Eisenbahnlinie bauen lässt, gleich wie sie während 30 Jahren den Bau des Strassennetzes forciert und damit den Markt beeinflusst hat. Es werden viel mehr Leute die Bahn benützen, wenn diese schneller ist als das Auto. Auch im Güterverkehr wird sich die Erkenntnis durchsetzen, dass für grössere Distanzen die Kombination von Schiene und Strasse sinnvoll ist. Die Politik der EG geht voll in dieser Richtung. Im Transitabkommen EG-Schweiz wurde diese Politik bestätigt.

Der Bau der Alpentransitlinien ist die beste Massnahme zur Revitalisierung der Wirtschaft, wie es heute so schön heisst. Sie hat im Gegensatz zu vielen anderen Projekten den grossen Vorteil, dass sie auch die Wirtschaftlichkeit der Bahn in Zukunft verbessert. Dies ist dringend nötig, wie es soeben im Zwischenbericht der "groupe de réflexion" bestätigt wurde. Es wäre unrealistisch, eine bessere Kostendeckung bei der Bahn allein von höheren Preisen bei der Strasse zu erhoffen. Auch eine zwangsweise Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, wie sie die Alpeninitiative verlangt, bringt mittelfristig keinen Erfolg. Wir haben in der jüngsten Geschichte die Folgen von solchen Zwangsmassnahmen in der ehemaligen DDR gesehen.

Die NEAT soll ein besseres Angebot ermöglichen und damit auch mehr Einnahmen für die Bahn. Die Leute werden bereit sein, für eine Bahnreise, die wesentlich schneller ist als die mit dem Auto, einen höheren Preis zu bezahlen, gleich wie sie heute für das Flugzeug das Mehrfache eines Bahnbillettes hinblättern.

Auch im Güterverkehr kann die Bahn höhere Preise verlangen, wenn ihr Angebot besser, d.h. schneller und zuverlässiger ist als das auf der Strasse.

Wichtig ist aber auch, dass mit der NEAT die Betriebsproduktivität der Bahn verbessert werden kann, weil die Züge schneller fahren können. Eine der Ursachen der ungleichen Entwicklung der Produktionskosten beim Strassen- und beim Schienenverkehr liegt darin, dass auf der Strasse die für eine Transportstrecke nötige Einsatzzeit für Lastwagen und Fahrer mehr reduziert werden konnte als bei der Bahn. Ein Lastwagen oder Car kann im Nord-Südtransit heute das ganze Jahr hindurch fahren und erst noch in der Hälfte oder einem Drittel der Zeit, die vor 30 Jahren nötig war. Die Bahn hingegen ist im Güterverkehr eher langsamer als früher, weil die Strecken stark belastet sind. Auf einer neuen Linie können die Züge schneller fahren. Mit dem gleichen Personal und dem gleichen Rollmaterial werden die Betriebskosten der Bahn im Verhältnis zur beförderten Menge Personen oder Güter verringert, und es kann damit eine höhere Produktivität des im Vergleich zum Strassenfahrzeug ohnehin schon teuren Rollmaterials erreicht werden. Im Hinblick auf die Bedeutung des Baues der NEAT für die Wiederbelebung der Wirtschaft ist es wichtig, dass das bis jetzt eingeschlagene Tempo durchgehalten wird. Es darf nicht so gehen wie bei Bahn 2000, wo die öffentliche Planaufgabe für das wichtigste Teilstück erst fünf Jahre nach der Volksabstimmung erfolgt. Der jetzige Zeitplan sieht vor, dass in den nächsten Monaten Vorprojekte erarbeitet werden, die dann dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht werden müssen. Es braucht grosse Anstrengungen der Ingenieurbüros, diese Vorprojekte so sorgfältig zu machen, dass sie der Bundesrat im Jahre 1994 genehmigen kann. Je besser und unbestrittener die Vorprojekte sind, desto eher kann der Bundesrat von seiner Kompetenz Gebrauch machen, mit der Genehmigung der Vorprojekte auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren nach den Artikeln 3 bis 9 des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte zu verzichten. So könnte die öffentliche Planaufgabe und die Plangenehmigung durch das EVED rasch erfolgen. Dieser Zwang für breit akzeptierte Projekte ist eine grosse Herausforderung, er ist aber auch ein enormer Vorteil für die Ingenieure, die mit den schweizerischen Verhältnissen vertraut sind.

Die tunnelbautechnischen Probleme sind weniger gross als die der Akzeptanz und der Plangenehmigung, obwohl wir in diesem Bereich mit der Volksabstimmung vom September 1992 sehr grosse Gesteinsbrocken aus dem Weg geräumt haben. Die eigentlichen Tunnelbauarbeiten könnten bei guter Projektierungsarbeit ca. 1995/96 beginnen. Die schweizerische Bauwirtschaft ist gefordert. Es hängt von ihr ab, ob das Jahrhundertwerk rasch vorankommt und seine positiven Wirkungen für die schweizerische und die europäische Wirtschaft entfalten kann. Ich bin überzeugt, dass sie das kann, und dass sie die Konkurrenz aus dem Ausland nicht fürchten muss.

Basel, 2. Februar 1993