

APRIL 2017



DIE GESCHICHTE DES GOTTHARD-KOMITEES



DR.OEC. JÜRIG MEISTER

INHALTSVERZEICHNIS

Historischer Teil

- Schon bald nach Eröffnung der «Spanisch-Brötli-Bahn» bildet sich bereits ein erstes Gotthardkomitee
- Bereits im Jahre 1853 vergibt das erste Gotthardkomitee konkrete Planungsaufträge
- Vom ersten Komitee zur Gotthardvereinigung und zur Gotthardbahn
- Historische Würdigung

Zweiter Teil: Die Wurzeln der Aktualität (1954 – 1968)

- Nach 80 Jahren «Ruhe» fordert der zunehmende Strassenverkehr ein neues Komitee heraus
- 1954: Ein neugegründetes Gotthardkomitee nimmt sich der Frage eines Strassen-Basistunnels an
- 1960: Die Vorarbeiten für einen Strassentunnel werden konkret
- Würdigung für das neue Gotthardkomitee ab 1954
- Im Jahre 1964 konstituiert sich mit dem Ziel «Eisenbahn-Basistunnel» neben dem Gotthardkomitee die «Ständige Konferenz der Gotthardkantone»
- Aktivitäten der «Ständigen Konferenz»
- Bereits nach vier Jahren vereinigen sich die «Konferenz» und das «Komitee»
- Würdigung der Arbeit der «Ständigen Konferenz»

Dritter Teil: Die Zeit des Übergangs (1969 – 1979)

- Ein deutlich erstarktes Gotthardkomitee bricht zu neuen Ufern auf
- Das Thema Strassentunnel dominiert die erste Phase nach dem Neustart
- Der lang ersehnte Schlussbericht der Kommission «Eisenbahn-Basistunnel» setzt 1971 neue Akzente, die Konkurrenz der Varianten entflammt sehr schnell, Ausgleich wird gesucht
- Die Jahre 1974–79 verlaufen auf der übergeordneten Ebene eher ruhig, dagegen rumort es im Kanton Uri unüberhörbar. Sicherheits- und Strassen-Haupttunnel werden durchschlagen
- Ab Ende 1979 dynamisiert sich das Geschehen vorübergehend

Vierter Teil: Von der Reaktivierung zur Ernüchterung (1980 – 1986)

- Neustart «an allen Fronten», Eröffnung des Strassentunnels
- Im Kanton Uri tickt eine «Zeitbombe» – Austritt aus dem GHK
- Ein erneuter Marschhalt erweist sich als sinnvoll und notwendig... und mündet in fast völlige Inaktivität des Komitees
- Der erste Wechsel im Präsidium unterbricht die «Stille im Lande»
- Der neue Präsident sucht das Gespräch mit Uri und nach Auswegen aus der Immobilität
- Das Jahr 1986 erweist sich als echter Wiederbeginn

Fünfter Teil: der Entscheid wird reif (1987 – 1989)

- 1987 – 88: der Aufschwung des GHK konsolidiert sich, die «Thesen 87» werden verabschiedet, im Herbst 1988 findet die vielbeachtete Internationale Gotthard-Konferenz in Locarno statt
- 1989: von der Internationalen Konferenz zu den Resultaten der Vernehmlassung, Grundsatzentscheid und erste Folgen

Sechster Teil: Die NEAT-Botschaft eröffnet das Alp-Transit-Zeitalter (1990 – 2000)

- 1991: Das Jubeljahr der Eidgenossenschaft wird zum «Schicksalsjahr» für das Gotthardprojekt
- Die Opposition regt sich, das Referendum kommt hauchdünn zustande
- Der Transitvertrag mit der EG
- 1992: Das Jahr der NEAT-Abstimmung / Präsidentenwechsel / Abstimmungskampf
- 1993/94: Der Freude folgt Unsicherheit, die Rezession zwingt zu Einschränkungen; Finanzknappheit, Etappiergedanken, Alpeninitiative und eine zweite internationale Gotthard-Tagung fordern das Komitee permanent
- 1995/96: Der Wechsel im Präsidium steht ganz im Zeichen der Finanzierungsfrage, die politischen Wogen gehen hoch
- 1997/98: Unsicherheit und Durchbruch
- 1999 und 2000: das Werk wird in Angriff genommen
- 2000: Wechsel im Präsidium, weitere wichtige Mutationen, eigentlicher Baubeginn im Süden, Positionsbezug zum Gotthard-Strassenverkehr
- Wo steht das Gotthard-Komitee Ende 2000?

Siebter Teil: Der längste Tunnel der Welt wird Realität und die durchgehende Flachbahn durch die Alpen kommt in Griffnähe.

- 2001 – 2016

HISTORISCHER TEIL

Schon bald nach Eröffnung der «Spanisch-Brötli-Bahn» bildet sich bereits ein erstes Gotthardkomitee

Noch im Eröffnungsjahr der ersten Bahnlinie unseres Landes (1847) reicht der amtierende Oberingenieur des Kantons Graubünden, Richard La Nicca (1794 – 1863)¹, ein bereits zwei Jahre zuvor im Rohentwurf konzipiertes Konzessionsbegehren für den Bau einer Lukmanierbahn von Chur nach Biasca und weiter an den Langensee ein. Die nach langem Hin und Her im September 1853 von den Kantonen St. Gallen (Zufahrtslinien), Graubünden, und Tessin (federführende Instanz) mit einstweiligem Sukkurs des Königreichs Sardinien erteilte Konzession erlischt in der weiteren Folge allerdings durch Fristablauf, da die nötigen Mittel nicht beigebracht werden können und interne Führungsquerelen im hinter dem Projekt stehenden Lukmanierkomitee eine rechtzeitige Realisierung verunmöglichen. Aufgeweckt durch dieses und weitere Vorhaben im Alpenraum² konstituiert sich am 19. August 1853 in Luzern ein aus 9 Kantonen bestehendes erstes Gotthardkomitee mit der Zielsetzung «Überschienung des Gotthards». Es sind mit dabei die Kantone (alphabetisch) Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Solothurn und Uri. Auffällig in heutiger Sicht ist das Fehlen insbesondere des Tessins und von Zürich. Erstgenannter Kanton war indessen zu jenem Zeitpunkt gegenüber den verschiedenen Vorhaben »unparteiisch« und neigte tendenziell dem einleitend genannten Lukmanierprojekt zu – in Zürich waren die Meinungen noch nicht gemacht, der später für das Gotthardprojekt so eminent wichtige Alfred Escher, Direktionspräsident der Nordostbahn, war vorerst eher vom Ostalpenprojekt eingenommen.

Das primäre Motiv für die Gründung des ersten Gotthardkomitees ist zwar auch schon das überzeugte Bekenntnis zu einer bestimmten generellen Route – der kürzesten durch die Alpen – hat aber neben dieser Promotionsaufgabe (genau wie auch beim Lukmaniergremium) durchaus polit-praktische Hintergründe.

Gemäss dem seit Juli 1852 gültigen Eisenbahngesetz ist die Eisenbahnhoheit und damit das Recht zur Konzessionserteilung nämlich noch allein Sache der Kantone, der Bund fällt keinerlei wesentliche bahnpolitischen Entscheide; ein Rückkaufsrecht ist ihm allerdings schon ab diesem Zeitpunkt eingeräumt. Umso grösser ist aber im Gegenzug das Koordinationsbedürfnis (irgendwelcher Bahnprojekte) gegenüber den betroffenen Kantonen. Das koordinierte Vorgehen bezüglich der involvierten Stände ist denn erklärtermassen auch die Hauptaufgabe des neuen Komitees.

Bereits im Jahre 1853 vergibt das erste Gotthardkomitee konkrete Planungsaufträge

Unmittelbar nach seiner Gründung erteilt das neue Gremium bereits Aufträge für erste Planungen – unter anderem an Gottlieb Koller, dem Leiter des ersten eidgenössischen Eisenbahnbüros, das offensichtlich zu jener Zeit noch nicht übermässig beansprucht war und bereits in eigener Regie einige Vorstudien bezüglich einer Gotthardroute betrieben hatte. Koller liefert in der Folge die Grundzüge jener Linienführung ab, die wir heute noch kennen und bewundern. Die Kosten der Strecke von Flüelen bis an den Langensee³ werden in einer ersten Annäherung auf rund 70 Mio. Franken geschätzt.

Als nächster Schritt entstehen durch den bekannten Zürcher Ingenieur Wetli in nur gerade 5 Monaten detaillierte Geländeaufnahmen von Erstfeld bis Lugano, eine Arbeit welche in Bezug auf Präzision in der Vermessungstechnik auch heute noch als Meisterleistung gilt.

Die in Österreich kürzlich erfolgreich eröffnete Semmeringbahn und die im Westen im Bau begriffene Mont-Cenis-Linie verleihen dem stetig konkreter werdenden Gotthardprojekt entscheidende technische Impulse und steigern gleichzeitig den politischen Druck auf das Vorhaben, zumal der Interessenkampf zwischen den Gotthardbefürwortern und den Verfechtern der Lukmanier- und Splügenidee⁴ immer heftigere Formen annimmt.

Das Gotthardkomitee verstärkt sich unter diesen Voraussetzungen Schritt um Schritt, so stösst im September 1860 die SCB, die Baslerisch dominierte Schweizerische Centralbahn dazu, ein Jahr darauf die Französische Ostbahn.

Eine entscheidende Rolle beginnt nun das Königreich Sardinien mit seinem Ministerpräsidenten Camille Cavour zu spielen, indem seine Regierung klar verlauten lässt, dass eine Subvention derjenigen Linie zukommen würde, welche a) genaue Baupläne und b) eine solide schweizerische Mitfinanzierung vorweisen könne, zudem verlangt Sardinien die Hinterlegung einer substantiellen Kautions.

Das Gotthardkomitee lässt unter diesen Vorzeichen das Projekt Koller/Wetli massiv vorantreiben und die genannten Herren werden im Juni 1862 nach Turin deputiert, um dort vor Ort und Stelle die nötige Aufklärungs- und Lobbyarbeit zu betreiben – mit Erfolg!

Vom ersten Komitee zur Gotthardvereinigung und zur Gotthardbahn

Im Jahre 1863 wird das bestehende Gotthard-Komitee aufgrund der nun doch klar artikulierten Unterstützung aus dem Süden und der erheblich angestiegenen Projektreife umgegründet und massiv erweitert, indem nunmehr 15 Kantone und zwei Bahngesellschaften (Schweiz. Centralbahn SCB und

¹ Bekannt geworden durch den systematischen und kühnen Strassenbau im eigenen Kanton, die Rheinkorrektion im Domleschg und vor allem durch die erste Juragewässerkorrektur im Berner Seeland.

² Insb. Bau Semmeringlinie 1848 bis 1854 und Baubeginn Mont-Cenis 1857.

³ Die ersten Projektierungen gingen tatsächlich von einer Linienführung entlang des Lago Maggiore aus, da der Monte Ceneri noch als «unerwünschtes Hindernis» empfunden wurde.

⁴ Besonders profiliert werden die östlichen Projekte durch den hervorragenden St. Galler Politiker und Eisenbahnfachmann Gallus Jakob Baumgartner vertreten.

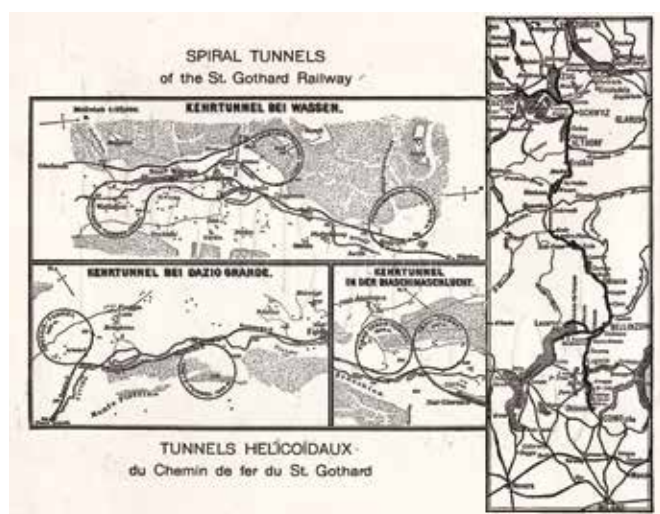
die dominierende Nordostbahn NOB) am 7. August die sog. «grosse Gotthardvereinigung» konstituieren. Alfred Escher, die wohl einflussreichste schweizerische Persönlichkeit jener Zeit, bringt aufgrund der Einsicht⁵, das Gotthardprojekt sei wohl doch aussichtsreicher als eine Ostalpenbahn, «seine» NOB und den Kanton Zürich in das Gremium ein. Er übernimmt umgehend das Präsidium und wird damit (das geflügelte Wort «von Saulus zu Paulus» lässt grüssen) zum eigentlichen «Motor» der Gotthardidee. In der Folge reift das auf den Plänen Wetlis und Kollers beruhende und schliesslich zur Ausführung gelangende konkrete Bauprojekt Beckh/Gerwig.

Sowohl in technischer als auch in kommerzieller Richtung arbeitet die Gotthardvereinigung intensiv weiter, zumal im Osten das Lukmaniervorhaben wieder auflebt und im Westen konkrete Studien für eine Simplonbahn aufgenommen werden.

Die inneren Entwicklungen südlich der Schweiz wirken als weiterer Katalysator: Nach dem Krieg von 1866 und der Schaffung des italienischen Einheitsstaates macht sich der Wunsch nach einer direkten Bahnverbindung Süd-Nord immer deutlicher bemerkbar. Am 25. Februar 1866 entscheidet sich das italienische Parlament grundsätzlich für das Gotthardvorhaben, im Norden zeigen sich das Grossherzogtum Baden und das Königreich Preussen zunehmend interessiert.

Als Resultat einer im September 1869 in Bern durchgeführten internationalen Konferenz schliessen Deutschland (zunächst der sog. «Norddeutsche Bund» plus das Grossherzogtum Baden), Italien und die Schweiz am 15. Oktober 1869 einen Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Bahn über den Gotthard. An das vorgesehene Baukapital von 187 Mio. Franken steuern die italienische Seite 45 Mio., Deutschland und die Schweiz je 20 Mio. bei. Der Rest von 102 Mio. soll über den Aktien- und Obligationenmarkt beschafft werden.

Ende 1871 überträgt die Gotthardvereinigung ihre Rechte und Pflichten auf die von ihr ins Leben gerufene Gotthardbahngesellschaft (GB), welche ihrerseits unter dem Präsidium Alfred Eschers steht. Mit diesem Schritt erlischt das erste Gotthardkomitee, resp. die daraus hervorgegangene Gotthardvereinigung.



Kehrtunnels an der Gotthard Nord- und Südrampe

⁵ Massgeblich beteiligt an der entscheidenden Umstimmung Eschers war der Luzerner Regierungs- und Nationalrat Josef Zingg.

Historische Würdigung

Das erste Gotthardkomitee und die nachfolgende Gotthardvereinigung haben – im kritischen Rückblick gesehen – im Wesentlichen genau jene Aufgaben wahrgenommen, die sich auch das heutige Komitee auf die Fahnen geschrieben hat:

- Politisches Lobbying zugunsten einer bestimmten Achse
- Koordination innerhalb der interessierten Kantone und Institutionen
- Gemeinsames Auftreten nach aussen
- Katalysatorwirkung, bspw. durch Erteilen von wegweisenden Gutachten (bspw. Koller)
- Information der Öffentlichkeit⁶

Als etwas unterschiedlich eingefärbt sind hingegen folgende Elemente festzuhalten:

- Eher «westliche» Orientierung des ersten Komitees (inkl. Bern), da Zürich unter dem Einfluss Eschers vorerst einer Ostalpenbahn zuneigte.
- Extrem starker Personenbezug des zweiten Komitees (also der «Vereinigung») mit der starken Fokussierung auf Alfred Escher.
- Starke vertragliche Vernetzung beider Gruppierungen mit den konkreten Projektierungs-Vorhaben, sodass bei der Konstituierung der Gotthardbahn-Gesellschaft (GB) die Vereinigung mit ihren Vertragsgefügen in derselben direkt aufgehen konnte.

Mit diesen Stichworten soll keineswegs gesagt werden, dass die beiden ersten Komitees stärker oder wirkungsvoller als die heutige Gruppierung gewesen wären, vor allem die zweite «Gotthardvereinigung» muss aber ab 1863 – etwas salopp formuliert – als ein Paradebeispiel der Funktionstüchtigkeit des damaligen «Politfilzes» gewichtet werden.

Gotthardbahn
Statuten
inkl Auszug



Die Züge sind so einzurichten, daß sie sich in möglichst ununterbrochener Verbindung mit den Bahnzügen des Deutschen Reiches und Italiens befinden.
Im Sommer sind wenigstens drei und im Winter wenigstens zwei Personenzüge in beiden Richtungen einzuführen. Diese Züge sollen ohne Unterbrechung kurieren und einer derselben ein Schnellzug sein.

⁶ Diesem Element kam allerdings um 1860 unter den damaligen politischen Gegebenheiten noch weniger Gewicht zu als heute.

ZWEITER TEIL: DIE WURZELN DER AKTUALITÄT (1954 – 1968)

Nach 80 Jahren «Ruhe» fordert der zunehmende Strassenverkehr ein neues Gotthardkomitee heraus

Der spektakuläre Bau der Gotthardbahn und ihr sich in der Folge einstellender beispielloser Erfolg im europäischen Transit liessen die politischen Forderungen für längere Zeit in den Hintergrund treten. Weder die komplizierte Verstaatlichung in den Schoss der SBB, noch die laufende technische Erneuerung der Bahn (insb. die pionierhafte und wegweisende Elektrifikation kurz nach dem ersten Weltkrieg), und auch nicht der laufende Betrieb gaben Anlass zu Interventionen, wie sie von einem politischen Gremium wie einem «Gotthardkomitee» erwartet werden können und müssen.

Es dauerte bis zum Mobilitäts-Paradigmenwechsel nach dem zweiten Weltkrieg, in anderen Worten bis zum Durchbruch des Automobils als zuverlässiges, günstiges und auch weit verbreitetes individuelles Verkehrsmittel, um neuen Handlungsbedarf zu generieren. In der Tat erwies sich die Passstrasse in den Sommermonaten zunehmend als Engpass und das Tessin war im Winter per Automobil kaum erreichbar. Kein Wunder,

dass sich in den frühen Fünfzigerjahren Stimmen zu mehrern begannen, dem Gotthard-Strassenverkehr eine leistungsfähige und wintertaugliche Verbindung zur Verfügung zu stellen: die Idee des Strassen-Basistunnels nahm auf der Grundlage des Projektes Gruner (Basel, 1947) erste Formen an!

1954: Ein neues Gotthardkomitee nimmt sich der Frage eines Strassen-Basistunnels an

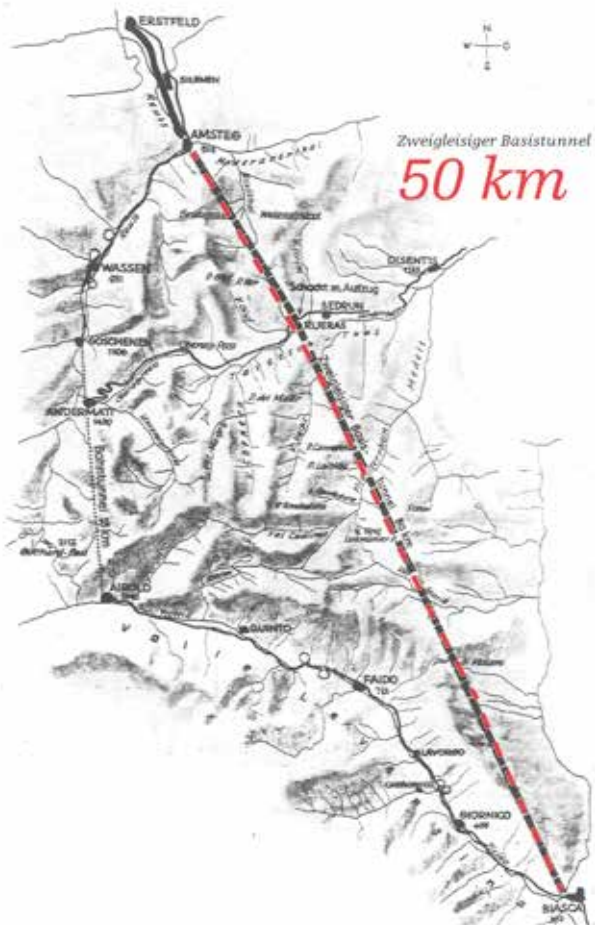
Im Herbst 1954 setzt das Eidg. Departement des Innern eine Kommission für die Planung des künftigen Hauptstrassennetzes ein. Im Vorfeld dieses seit längerer Zeit erwarteten Beschlusses kommt es zu einer Annäherung der verschiedensten da und dort bereits aktiven und mehr oder weniger intensiv mit der Gotthardfrage befassten Gruppierungen, deren Interessenfokus am besten mit dem später offiziell thematisierten Slogan «wintersichere Strassenverbindung mit dem Tessin» zusammengefasst werden kann.

Am 30. Juni 1954 findet im Hotel St. Gotthard in Luzern auf Initiative von Dr. V. Winiker, Baudirektor des Kantons Luzern und Präsident der Regionalplanungsgruppe Zentralschweiz, die Gründungsversammlung eines neuen Gotthardkomitees statt. Konkreter Organisator des Anlasses ist Dipl. Ing. Hans Siegwart, Luzern, welcher in der Folge auch die nebenamtliche Geschäftsführung des neuen Gremiums übernehmen wird. Die Zusammensetzung⁷ der Gründungsmitglieder widerspiegelt die breite Abstützung der neuen Vereinigung, welche denn auch vorübergehend den Namen «Grosses Gotthardkomitee» führt. Die Hauptstossrichtung der neuen Gruppierung ist, wie bereits angetönt, gemäss einer einhellig verabschiedeten Resolution, «... die Schaffung einer ganzjährig befahrbaren Gotthardstrasse in absehbarer Zeit...».

Am 12. August des gleichen Jahres wird das neue Gebilde konkreter strukturiert, es entsteht unter dem Präsidium von Dr. V. Winiker (LU) ein 20-köpfiger Ausschuss und gleichzeitig werden zwei Exponenten aus dem neuen Komitee für die vorgesehene Planungskommission des Bundes nominiert, welche unter anderem auch die langfristige Strassenplanung im Pflichtenheft hat. Regierungsrat R. Joller (NW) und Staatsrat Dr. N. Celio (TI) werden in der Folge in dieses Gremium aufgenommen, welches ab 1960 seine indirekte Fortsetzung in Form der noch vorzustellenden «Studiengruppe Gotthardtunnel» finden wird – ab jenem Zeitpunkt allerdings ohne personelle Mitwirkung des Gotthardkomitees.

Das neue Komitee beginnt seine Aktivitäten mit einem forschenden Sitzungsrythmus; im Verlaufe der ersten Monate kristallisiert sich widerspruchsfrei folgende «Marschroute», resp. Prioritätenliste heraus:

- Nahziele: Ausbau der bestehenden Strasse und gleichzeitig Verbesserung der Auto-Verladeanlagen der SBB in Göschenen und Airolo,
- Fernziel: neuer Strassentunnel.



Linienführung von E. Gruner Grafik:GRuner AG, Basel

⁷ Die Kantone LU, NW, OW, SZ, UR, TI und ZG; die Städte Bellinzona, Locarno, Lugano, Luzern, und Zug, sowie die Gemeinden Altdorf und Schwyz; die regionalen Gruppierungen von ACS und TCS, die Dampfschiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee und diverse Verkehrsvereine und Korporationen.

Nur zu bald, nämlich bereits im Frühjahr 1956 machen sich aber finanzielle Sorgen bemerkbar, welche sich hemmend auf die Arbeit des Komitees auswirken: die beschlossenen Mitgliederbeiträge gehen nur sehr schleppend und teilweise überhaupt nicht ein. Die Finanzfrage wird das Komitee in der Folge in wechselnder Intensität über Jahre hinweg beschäftigen, zumal von Anfang an klar war, dass eine seriöse und intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit als wichtiges Standbein des Komitees betrieben werden muss und entsprechende Kosten anfallen.

Für die genannte Pressearbeit werden zunächst verschiedene freie Journalisten mandatiert; einen deutlich professionelleren «Touch» erhalten diese Aktivitäten ab 1956 in der Person von Dr. Bruno Laube, Redaktor⁸, Luzern. Dieser führt trotz Geldmangels bald einmal verschiedene gut besuchte und freundlich kommentierte Pressefahrten durch. An der Ausschuss-Sitzung vom 6. März 1959 wird nach einer Konsolidierung der Finanzen die Einrichtung eines eigentlichen Pressedienstes beschlossen. Dr. Laube ist bereit, einen solchen vorzubereiten, muss aber zufolge Überlastung auf die persönliche Ausübung des Mandates verzichten. Er vermittelt dafür dem Komitee einen neuen Pressemitarbeiter in der Person von Alfred N. Becker, Journalist BR, in Luzern. A. N. Becker wird ab diesem Zeitpunkt ein jahrzehntelanger intensiver Begleiter der Gotthardinstitutionen bleiben. Inzwischen ist das Präsidium des Komitees von Regierungsrat Dr. V. Winiker auf Regierungsrat F. Arnold übergegangen.

Als Hauptfokus der politischen Arbeiten kristallisiert sich bereits ab 1955, vermehrt aber gegen Ende der Fünfzigerjahre, die Tarifpolitik der SBB für den Autoverlad Göschenen-Airolo heraus. Die Bahn hält an ihrer heftig umstrittenen Preisgestaltung fest und erklärt im Jahre 1959 expressis verbis, dass eine Reduktion der Tarife nur dann ein Verhandlungsthema sein könne, wenn sich das Gotthardkomitee klar gegen die Verwirklichung eines Strassentunnels in den nächsten zwanzig Jahren ausspreche! Am 14. Januar 1960 beschliesst das Komitee, auf weitere Démarchen bei den SBB zu verzichten und dafür klar und eindeutig die Autotunnellösung anzustreben.

Am 8., 9. und 10. Juli 1960 wird die «Internationale Gotthardtagung» durchgeführt, sie ist die bis dahin umfangreichste Veranstaltung des Komitees (kleinere und recht erfolgreiche Anlässe waren wie erwähnt voraus gegangen) und erzielt einen sehr guten publizistischen Erfolg.

1960: Die Vorarbeiten für einen Strassentunnel werden konkret

Am 9. April 1960 nimmt die «Studiengruppe Gotthardtunnel» unter der Leitung des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau ihre Arbeiten auf⁹. Unter dem Titel «Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard» wird die Studiengruppe gut 3 Jahre später¹⁰ nach umfassenden technischen, verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Untersuchungen den Bau eines Strassentunnels von Göschenen nach Airolo vorschlagen.

⁸ Am Luzerner Tagblatt.

⁹ Wie weiter vorne erwähnt ohne Vertreter des Komitees.

¹⁰ Nämlich als Vorbescheid im März 1963 und in offizieller Form im September 1963.

Der Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Schweizerischen Nationalstrassennetzes lässt die Alpenquerung mit Rücksicht auf die eben erst angelaufene Kommissionsarbeit allerdings noch offen.

Während den Arbeiten der Studienkommission hält sich das Komitee mit Verlautbarungen und Aktivitäten zurück, bleibt aber hinter den Kulissen durchaus aktiv. Am 7. Mai 1963 wird in Form einer Resolution des Ausschusses den im Vorausbericht formulierten Befunden der Studienkommission einhellig zugestimmt, wobei aber der Erwartung Ausdruck gegeben wird, dass den spezifischen Interessen des Kantons Uri in befriedigender Weise Rechnung getragen werde.

Erst am 25. Juni 1965, also bereits nach der Gründung der nachstehend zu beschreibenden «Ständigen Konferenz der Gotthardkantone» stimmen die Eidgenössischen Räte auf Antrag des Bundesrates den Konklusionen der «Studiengruppe Gotthardtunnel» zu und verabschieden die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Gotthard-Strassentunnel¹¹. Im Anschluss an diesen Beschluss wird eine «Baukommission Gotthard-Strassentunnel» als bevollmächtigtes Organ des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau und der Kantone Uri und Tessin gebildet. Das Pflichtenheft umfasst insbesondere:

- Erarbeitung eines Vorprojektes
- Aufstellen des allgemeinen Bauprojektes und Vorbereitung der Submissionsverfahren
- Detailprojektierung
- Überwachung der Bauarbeiten.

Das Gotthardkomitee bleibt in den Jahren 1964 und 65 abwartend wachsam, verzichtet aber auf grössere Veranstaltungen. Im Oktober 1965 treffen sich Geschäftsführer Siegwart und Pressechef Becker mit Regierungsrat Dr. E. Wyss, Präsident der nachstehend zu beschreibenden «Ständigen Konferenz der Gotthardkantone» hinsichtlich einer Möglichkeit der Zusammenlegung beider Institutionen.

Würdigung für das neue Gotthardkomitee ab 1954

Das Hauptverdienst der Gruppierung liegt eindeutig bei der Bündelung der bisher eher vage und zerstreut vertretenen Anliegen zu einem Zeitpunkt, welcher für Weichenstellungen ausgesprochen günstig lag: die Gotthardinteressen erhielten ein Gesicht, eine klare Form, eine Identität.

Resultate der Anstrengungen des Komitees sind vor allem sichtbar geworden durch die Delegation von zwei Mitgliedern in die Eidg. Planungskommission und durch den Kampf gegen die Tarifpolitik der SBB beim Autoverlad.

Als besonders verdienstvoll ist die trotz permanenter finanzieller Schwierigkeiten beharrlich durchgezogene Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu würdigen, der Grundstein für den späteren Goodwill zugunsten des Gotthards ist mit Bestimmtheit in jenen Jahren gelegt worden.

Behindert wurde das Komitee durch Finanzprobleme und in den letzten Jahren durch die Doppelspurigkeit mit der «ständigen Konferenz».

¹¹ Formelle Basis bildete die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel durch den Gotthard vom 22.12.1964.

Im Jahre 1964 konstituiert sich mit dem Ziel «Eisenbahn-Basistunnel» neben dem Gotthardkomitee die «Ständige Konferenz der Gotthardkantone»

Am 22. Januar 1964 treten in Basel Delegationen der Regierungen der Kantone Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Zug, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Tessin zu einer Konferenz über die mit dem Gotthard-Verkehr verbundenen Probleme und Projekte zusammen. Primäres Tagungsziel ist die Konstituierung einer rein politischen Gruppierung zur Förderung der Planung und des Baues eines Eisenbahn-Basistunnels durch das Gotthardmassiv. Diese Interessengemeinschaft der genannten Kantone wird an Ort und Stelle konstituiert und zwar unter dem Titel «Ständige Konferenz der Gotthardkantone».

Konkreter Auslöser für diesen Schritt dürfte die noch 1963 erfolgte Einsetzung der «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» durch das EVED gewesen sein. Die mehr oder weniger deutlich akzentuierte Hauptmotivation ist jedoch das Setzen eines Gegengewichtes zu den Ostschweizer Kantonen, welche in der Frage einer Ostalpenbahn in der Zwischenzeit aktiv geworden sind.

Die Promotion des Strassentunnels wird implizit dem seit zehn Jahren wieder bestehenden Gotthard-Komitee überlassen, obschon sich die neu aus der Taufe gehobenen «Konferenz» durchaus zu einer «sinnvollen Verkehrsteilung» bekennt und diese auch fördern will.

Aktivitäten der «Ständigen Konferenz»

Zu Beginn des Jahres 1965 befasst sich das neue Gremium – dies in der Folge eines diesbezüglichen Kreisschreibens des Eidg. Departementes des Innern – ganz konkret und im Detail mit der Frage von Durchfahrtsgebühren bei Nationalstrassen-Tunneln durch die Alpen. In der Folge taucht dieses Traktandum bei der Ständigen Konferenz allerdings nicht mehr auf¹². Auch der Beschluss der Eidg. Räte von Ende Juni dieses Jahres, das Nationalstrassennetz mit einem Gotthard-Strassentunnel zu ergänzen, hinterlässt in der «ständigen Konferenz» nur verhältnismässig wenig Spuren.

Vielmehr konzentriert sich die «Ständige Konferenz» auf die Notwendigkeit einer «Eingabe» an den Bundesrat hinsichtlich der Notwendigkeit eines Gotthard-Basistunnels für die Bahn – und dies weil ihr die Ostschweizer Kantone mit einem solchen Schritt (selbstverständlich im Sinne einer Ostalpenbahn) zuvor gekommen waren und gleich auch noch ein Gutachten der Hochschule St. Gallen mitgeliefert hatten.

Gleichzeitig taucht in der Konferenz – vor allem postuliert von ihrem Präsidenten Dr. Edmund Wyss / BS – erstmals der Wunsch nach einer «Broschüre», d.h. einer konzentrierten Informationsschrift zuhanden der meinungsbildenden Personen und Institutionen, aber auch zuhanden einer breiten Öffentlichkeit auf. In diesem Zusammenhang wird im Schosse

¹² Beim weiterhin noch bestehenden, spezifisch auf die Strassentunnelfrage fokussierten Gotthardkomitee scheint diese Frage erstaunlicherweise gar keine Akten generiert zu haben.

der Konferenz auch der Name von Alfred N. Becker erstmalig festgehalten¹³.

Parallel dazu konkretisiert sich der Gedanke an eine nebenamtliche Geschäftsstelle, eine solche wird am 23. Februar 1966 beschlossen und Herr Alfred N. Becker wird damit betraut.

Bereits nach vier Jahren vereinigen sich die «Konferenz» und das «Komitee»

Nachdem die beiden Gremien vier Jahre lang ihre Hauptanliegen schwerpunktmässig je separat vertreten hatten, bricht an der Sitzung der Gotthardkonferenz vom 12. September 1968 nach einem rund zwei Jahre dauernden Hin und Her die Einsicht durch, dass für die zukünftige Interessenwahrung bezüglich des gesamten Fragenkomplexes ein einziges Gefäss wohl genügend und erst noch effizienter sei: die Fusion mit dem vorbestehenden Komitee (welches seinerseits einer allfälligen Fusion vorsorglich bereits zugestimmt hatte) wird deshalb in aller Form beschlossen. Weil das Schwergewicht einer solchen Vereinigung bei der Politik bleiben sollte, wird der Vorsitzende der bisherigen Konferenz, Regierungsrat Dr. Edmund Wyss (Basel-Stadt), das künftige Gremium (welches den Namen «Gotthard-Komitee» weiterführen wird) präsidieren.

In den Protokollen¹⁴ der vorbereitenden Sitzungen schimmert immer wieder durch, dass durch die Aufnahme des Gotthard-Strassentunnels in das generelle Nationalstrassenprogramm das Gotthard-Komitee von 1954 zwar eigentlich überflüssig geworden, aber seine gute Abstützung in der Wirtschaft und der Allgemeinheit ausgesprochen wertvoll für das künftige Lobbying für den Bahn-Basistunnel sei. Die «Fusion» erhält dadurch in den Augen der Kantone eine vertretbare Legitimation, obschon durch die zeitliche Erstreckung des Grundsatzentscheides der Eidg. Expertenkommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» nach Meinung der Mehrheit im Komitee «im Moment wenig Handlungsbedarf» vorliege. Ein weiterer Grund für die Zusammenlegung beider Organisationen ist aber offensichtlich auch bei der Finanzierungsfrage zu orten: trotz Hochkonjunktur wäre es in den meisten Kantonen schwierig gewesen, auch vergleichsweise bescheidene Mitgliederbeiträge für zwei im wesentlichen parallel arbeitende Vereinigungen erhältlich zu machen¹⁵.

Würdigung der Arbeit der «Ständigen Konferenz»

Die im Zeichen der Hochkonjunktur rapide steigenden Verkehrsmengen im alpenquerenden Transit machen die Erhöhung der Kapazitäten von Schiene und Strasse ab etwa 1960 mehr und mehr zu einem virulenten Thema. Die Frage der wintersicheren Strassenverbindung mit dem Tessin liegt schon

¹³ An der Sitzung des Arbeitsausschusses vom 28.5.1965 regt Regierungsrat Villiger/UR an, Herrn Dr. Bruno Laube, Redaktor am Luzerner Tagblatt, für die Konzeption einer solchen Broschüre zu gewinnen. Laube war, wie weiter vorne erwähnt, ab 1956 erster Pressechef des Gotthardkomitees. Laube lehnt den Auftrag in der Folge ab und bringt dafür dem beim Komitee als Presseverantwortlicher amtierenden Alfred N. Becker in Vorschlag.

¹⁴ So z.B. Besprechungsnotiz einer Delegation der ständigen Konferenz vom 30. März 1966.

¹⁵ Die (teilweise sehr pointierten) Voten sämtlicher Kantone zu diesem Punkt sind letztlich wohl der Hauptgrund für die Fusion gewesen.

länger auf dem Tisch und wird vom Gotthardkomitee PR-mässig gut vertreten. In diesen Jahren kommt es aber auf der Gotthardroute zu ungeahnten Verkehrssteigerungen auf der Schiene, dies primär im Güterbereich. Mehr und mehr kommt es vor, dass ganze Züge während Tagen abgestellt werden müssen, um den betrieblichen Fluss einigermaßen aufrecht zu erhalten. Der extrem strenge Winter 1962/63 mit seinen frostigen Launen macht auch dem Reisendenverkehr immer wieder einen Strich durch die Rechnung. Um die Weihnachts- und Neujahrszeit jenes Winters bricht der Gotthard-Verkehr, akzentuiert durch die extrem starken Frequenzen zufolge von Wahlen in Italien, mehrfach fast vollständig zusammen.

Bei den Kantonen macht sich in der Folge mehr und mehr Handlungsbedarf bemerkbar. Insbesondere das «Tor zur Schweiz», der Kanton Basel Stadt¹⁶, macht immer wieder darauf aufmerksam, dass Lösungen dringend sind. Regierungsrat Dr. Edmund Wyss darf in diesem Sinne wohl mit Fug als der «Architekt» einer neuen politischen Institution zur Bearbeitung all dieser Fragen gelten.

Insgesamt ist jedoch der «Output» der «ständigen Konferenz» nicht als überwältigend einzustufen. Immerhin sind – neben einer Eingabe an den Bundesrat als Antwort auf ein ebensolches Dokument der Ostschweizer Kantone – folgende Punkte als bleibende Leistungen zu vermerken:

- Kanalisierung der Interessen der «Gotthardkantone»
- Einrichtung einer Geschäftsstelle
- Wahrnehmung der Notwendigkeit dessen, was heute unter «Public relations» verstanden wird¹⁷.
- Fusion mit dem vorbestehenden Gotthardkomitee im richtigen Zeitpunkt.

DRITTER TEIL: DIE ZEIT DES ÜBERGANGS (1969 – 1979)

Ein deutlich erstarktes Gotthardkomitee bricht zu neuen Ufern auf.

Es darf darüber nachgedacht werden, «wer wen übernommen, resp. integriert hat», faktisch ist das neue Komitee ein gemischtes Gremium verschiedenster Institutionen geworden, mit den Kantonen als klarem politischem Kern.

Die Alpentransitfrage gewinnt im Lichte der weiter andauernden Hochkonjunktur weiter an Virulenz, die Verkehrsmengen auf Schiene und Strasse steigen weiter stark an: im Jahr 1968 werden auf der Bahn an einem Tag im Güterverkehr erstmals über 100'000 Bruttotonnen befördert (beide Richtungen kumuliert), an 10 Tagen fallen über 90'000 Bruttotonnen an. Im Jahre 1971 sind es bereits 16 Tage mit über 100'000 und 112 Tage mit über 90'000 Bruttotonnen!



Schwerer Güterzug mit Gotthard-Lokomotive (Bild Internet)

Das Thema Strassentunnel dominiert die erste Phase nach dem Neustart

Die Aktualität zum Zeitpunkt der Fusion liegt aber trotz dieser beeindruckenden Transportmengen auf der Bahn eindeutig beim Strassentunnel, denn am 15. Mai 1968 hat der Bundesrat das generelle Gotthard-Strassentunnelprojekt genehmigt und unmittelbar darauf wird das Submissionsverfahren eröffnet, welches bereits am 31. Oktober des gleichen Jahres, also anderthalb Monate nach der Verschmelzung der Konferenz und des Komitees, in die Offerteingabe mündet. Die Wahl des auszuführenden Projektes und die Genehmigung der Vergebungsaufträge durch den Bundesrat erfolgt am 16. Juni 1969. Der Bundesrat verlangt in Ergänzung des Projektes noch den Bau eines Sicherheitsstollens.

Der 5. Mai 1970 ist der offizielle Baubeginn für den Gotthard-Strassentunnel.

¹⁶ Der Kanton Basel-Stadt wird in seiner Argumentation stark durch die dortige Handelskammer gestützt, in welcher die Verkehrsinteressen naturgemäss stark vertreten sind.

¹⁷ Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Seitenblick auf das Vokabular jener Zeit: anstelle der heute geläufigen «geschmeidigen» Begriffe wie etwa «Öffentlichkeitsarbeit» oder «Public Relations» ist mit fast penetranter Insistenz von «Propaganda» oder von «psychologischer Vorbereitung der Öffentlichkeit» die Rede – die Sprachgewohnheiten des kalten Krieges sind nicht zu überhören....

Der lang ersehnte Schlussbereich der Kommission «Eisenbahn-Basistunnel» setzt 1971 neue Akzente, die Konkurrenz der Varianten entflammt sehr schnell, Ausgleich wird gesucht.

Die bereits im Jahre 1963 eingesetzte Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» ringt sich im Sommer 1970, also kurz nach der Aufnahme der Bauarbeiten am Strassentunnel, grossmehrheitlich¹⁸ zu einer Befürwortung der Gotthardvariante für einen Bahn-Basistunnel durch – ein Schlussbericht wird jedoch noch nicht publiziert. Dieses zögerliche Verhalten wird vom Komitee intern und auch nach aussen mehrfach beanstandet¹⁹. Am 16. September 1971 wird der langersehnte Bericht erstattet, die Gotthardvariante steht dabei im Vordergrund.

Das Gotthardkomitee stimmt in einer Presseerklärung dem Kommissionsbericht zu, die Ostschweizer Kantone warnen dagegen im Oktober vor einer «Fehlinvestition am Gotthard»; das Splügenbahnkomitee sieht seine Chancen zufolge der starken Unterstützung in Italien nach wie vor intakt.

An einer Versammlung des Gotthardkomitees am 25. November 1971 referierte Dipl. Ing. ETH Max Portmann, Direktor der Bauabteilung der GD SBB, über das Arbeitsergebnis der KEA, das Projekt 1971 der Gotthard-Basislinie, über Griti und Splügen-West und trat auch auf die Kritik der Ostschweizerkantone an der Verkehrsprognose, dem «Hauptanliegen» und an der Leistungsfähigkeit ein. Er erklärte unter anderem: «Am Gotthard verkehrten 1970 im Durchschnitt rund 200, ... beim Spitzenverkehr 250 Züge pro Tag, an einzelnen Tagen auch mehr. Auf der Gotthard-Basislinie können dagegen im Spitzenverkehr um die 360 Züge verkehren, ca. 110 Schnell- und 240 Ferngüterzüge, keine Personen- und Nahgüterzüge die mit einer Anzahl Schnellzüge des Touristikverkehrs weiterhin über Göschenen ein Airolo verkehren. ... Die Transportkapazität der Gotthard-Basislinie (gilt im Prinzip auch für jede andere Alpenbahn mit Flachbahncharakteristik) wird somit das 2.6 bis 2.7-fache der heutigen Gotthardbahn betragen, d.h. rund 30 Mio. Nettotonnen. Der Vortrag von Portmann wurde gedruckt und vom Gotthardkomitee als Broschüre herausgegeben.²⁰

Bundesrat Roger Bonvin sorgt allerdings in der Folge mit seinem Konzept²¹ über den Ausbau der Nord-Süd-Verbindung im Spätherbst für nicht gelindes Aufsehen. Bonvin hat nämlich die Absicht, den eidg. Räten innert nützlicher Frist eine Botschaft bezüglich dem gleichzeitigen Bau von drei Transversalen (Ausbau Lötschberg im Westen, Gotthard-Basistunnel im Zentrum, Einspur-Schnellstrecke Chur-Bellinzona im Osten) zu unterbreiten.

Die Ostschweizer Kantone fühlen sich durch die Vision Bonvin gestärkt und intensivieren ihre Bemühungen auf allen Ebenen sehr stark; im März empfängt eine Delegation des Bundesrates eine Abordnung aus der Ostschweiz. Das Gotthardkomitee fühlt sich im Informationsfluss übergangen und sucht

seinerseits um eine Aussprache mit dem Bundesrat nach. Eine solche findet am 29. August 1972 statt. Dabei wird das im Vorjahr von R. Bonvin vorgestellte Grundkonzept mit drei Achsen bestätigt, dazu kommt noch das Vorhaben einer wintersicheren Verbindung der Kantone GL und GR. Das Ganze, d.h. die simultane Verwirklichung aller Vorhaben hänge, so die bundesrätliche Delegation, aber von der weiteren Verkehrsentwicklung ab und aus finanziellen Gründen seien Priorisierungen nicht ausgeschlossen²².

An der Generalversammlung vom 22. November 1972 wird angesichts der sich weiter verhärtenden Fronten beschlossen, mit der BLS einerseits und mit den Ostalpenbefürwortern in offizielle Kontakte zu treten und explorative Gespräche zu führen. Am 3. April 1973 findet in Zürich tatsächlich die postulierte Konferenz der regierungsrätlichen Vertreter der beiden Interessenblöcke Ost und Gotthard statt, das gemeinsame Communiqué steht unter dem versöhnlichen Titel «Vom Tunnelkrieg zur Verständigung». Die Versachlichung des Gespräches darf in der Folge als gelungen bezeichnet werden. Zur gemeinsamen Befürwortung des Ausbaus der Lötschberg-Bergstrecke müssen keine Gräben zugeschüttet werden, und auch die Zustimmung zu einer wintersicheren Verbindung GL-GR entspricht dem Zeitgeist. Hauptergebnis der Konferenz ist allerdings die Einberufung eines paritätischen und permanenten Koordinationausschusses, bei welchem beide Parteien abwechselnd das Präsidium führen sollen. Kurz darauf, nämlich am 17. April, findet auch das vorgesehene Treffen mit dem Kanton Bern und der BLS statt. Der Konsens, wonach dem Doppelspurausbau über den Lötschberg hohe Priorität einzuräumen ist, fällt leicht. Inzwischen geht der Vortrieb des Strassentunnels weiter, allerdings durch geologische Probleme etwas verzögert²³. Die Jahre 1974 – 79 verlaufen auf der übergeordneten Ebene eher ruhig, dagegen rumort es im Kanton Uri unüberhörbar. Sicherheits- und Haupttunnel werden durchschlagen.

Nach den kurz dargestellten Aussprachen in Richtung Ost und West wird es auf der politischen Schiene relativ ruhig um die Gotthardfrage, auch die Ostschweiz tritt mit ihrem Anliegen nur punktuell in Erscheinung. Die Einrichtung des permanenten Koordinationausschusses bleibt unter diesen Auspizien ein reiner «Papiertiger». Die Geschäftsstelle befasst sich zwar mit zahlreichen Detailfragen, grössere PR-Aktionen unterbleiben in dieser Phase allerdings. Auch auf der formalen Seite ist es ruhig, die Generalversammlung vom 30. November 1973 ist für längere Zeit die letzte. Bald darauf wird auch auf die EINFORDERUNG von Mitgliederbeiträgen verzichtet, die Mittel des Komitees schmelzen dahin, die Restaktivitäten der Geschäftsstelle werden ab 1976 nicht mehr remuneriert.

Gar nicht ruhig ist die Lage demgegenüber im Kanton Uri; der Widerstand gegen die geplante offene Linienführung für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale im Reusstal nimmt immer schärfere Formen an. Im Verlaufe des Jahres 1975 entsteht daraus – unter Befürwortung der Grundsatzfrage eines Basis-

18 Im Stimmenverhältnis 15:3

19 Zuletzt noch am 16. Juli 1971 mit einem Pressecommuniqué und am 20. Juli 1971 mit einem Brief an der Vorsteher des EVED.

20 Werner Rutschmann, «Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard-Basislinie» Opfer der Politik und des Kleinmutes

21 Erstmals offiziell vorgestellt anlässlich eines Treffens mit der Bündner Regierung am 17. November 1971.

22 Interessant im Protokoll der Aussprache ist – über die Aktualität jenes Zeitpunktes hinaus – das in seinem Kern bis heute noch gültige Votum von Direktor Trachsel des Eidg. Amtes für Verkehr bezüglich des Kombinierten Verkehrs: allermindestens eine der Achsen müsse für den europäischen Strassen-Gütertransport so konzipiert werden, dass diese zukunftsweisende Verkehrsart problemlos abgewickelt werden könne.

23 Zum Jahreswechsel 72/73 sind sowohl im Norden als auch im Süden je rund 2,4 km des Hauptstollens und je etwas über 4 km des Sicherheitsstollens vorgetrieben. Aufgrund geologischer Probleme besteht ein Rückstand von 14 Monaten auf die ursprüngliche Planung.

tunnels durch den Gotthard - ein konkreter Forderungskatalog zuhanden des Bundesrates²⁴.

Am 26. März 1976 wird der Sicherheitsstollen des Strassentunnels durchschlagen, am 16. Dezember gleichen Jahres die Kalotte des Haupttunnels. Das Komitee nutzt (in der Regel auf Initiative der im übrigen fast inaktiven Geschäftsstelle) diese Meilensteine für angemessene Öffentlichkeitsarbeit, bleibt aber politisch weiterhin eher passiv.

Mit Schreiben vom 22. April 1976 überreicht die SBB dem EVED die Technische Dokumentation des Bauprojektes 1975 und bekundet ihre Auffassung, dass damit der ihr am 7. Juli 1971 vom Bundesrat erteilten Auftrag für die Planung der Basislinie erfüllt sei.²⁵

Ab Ende 1979 dynamisiert sich das Geschehen vorübergehend

Der Ausschuss des Gotthard-Komitees trifft sich nach langer Abstinenz am 14. September 1979 zu einer generellen Erörterung der Lage und kommt zum Schluss, dass es nach mehreren Jahren der verhältnismässigen Abstinenz an der Zeit sei, das Komitee zu reaktivieren und vor allem auf dem politischen Parkett wieder vermehrt in Erscheinung zu treten. Die verschiedenen Reaktivierungsebenen werden in einem Sieben-Punkte-Programm zusammengefasst²⁶. Der an sich rücktrittswillige Präsident, Dr. Edmund Wyss, wird gleichzeitig darum gebeten, sein Amt im Sinne von Kontinuität und Neutralität²⁷ weiter auszuüben.

24 Damit sind die heute noch aktuellen Postulate des Kantons Uri bei Niederschrift bereits über ein Vierteljahrhundert alt.

25 Schreiben der SBB vom 22.4.1975

26 Festgehalten im Protokoll des Ausschusses vom 14.9.1979

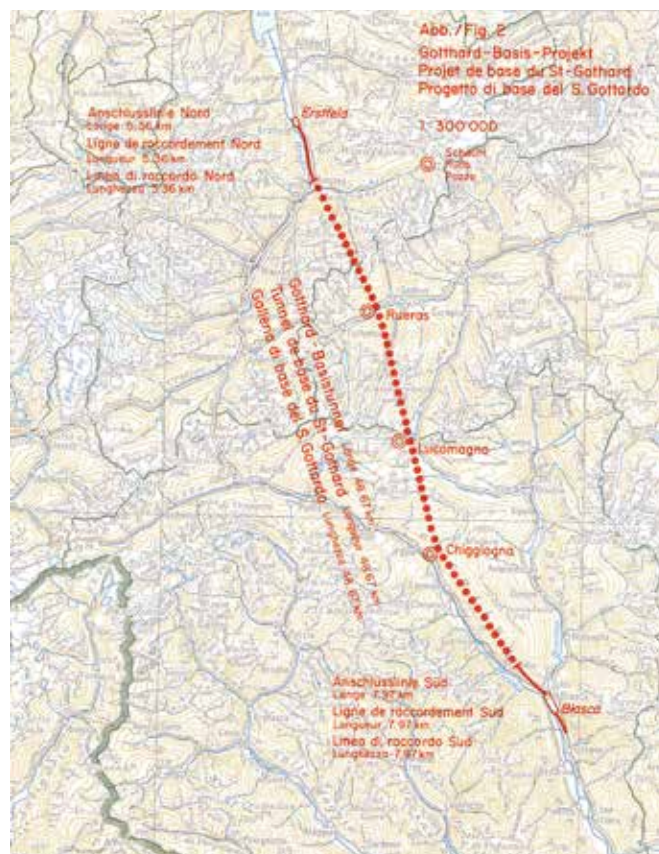
27 Da als Basler von allfälligen zentralschweizerischen Befindlichkeiten unabhängig.

VIERTER TEIL: VON DER REAKTIVIERUNG ZUR ERNÜCHTERUNG (1980–86)

Neustart «an allen Fronten», Eröffnung des Strassentunnels

Während im Strassentunnel die Ausbau- und Enderbeiten im Gange sind, erscheint im Dezember 1979 der Bericht der «Arbeitsgruppe Neue Eisenbahn-Transversale», deren tendenziell Gotthard-freundliche Konklusionen schon im Sommer bekannt geworden waren und in der Folge den Reaktivierungsbeschluss vom 14. September ausgelöst hatten.

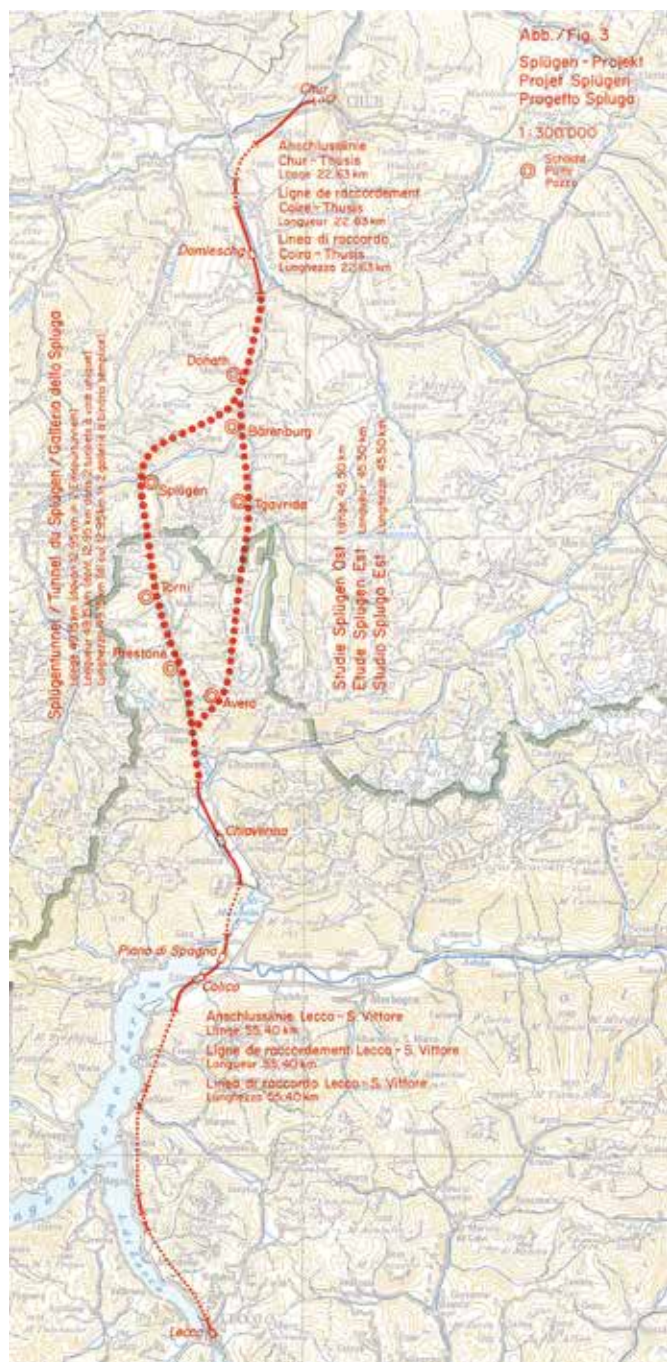
Das Komitee möchte die gefestigt erscheinende Situation mit dem Bundesrat erörtern und vertiefen – der neu gewählte Chef des EVED, Bundesrat Dr.iur. Leon Schlumpf, ergreift aber selber die Initiative und lädt am 23.3.1980 zu einer Sitzung nach Bern. Diese verläuft aber nicht ganz nach Wunsch des Komitees, welches als erste Priorität vertiefte internationale Kontakte mit den nördlichen und südlichen Nachbarländern sieht, während BR Schlumpf zuerst eine landesinterne Vernehmlassung durchführen will. Das Komitee steht unter dem Eindruck, der neue schweizerische Verkehrsminister verfolge die Intention, die Gotthard- und Splügenvariante trotz des Befundes der Arbeitsgruppe weiterhin als vollkommen gleichberechtigte Optionen anzusehen und weiterzuerfolgen und neige persönlich – als Bündner – wohl eher der Splügenvariante zu.



Gotthardvariante. Quelle: Swisstopo, Wabern

Die politisch so wieder deutlich sensibler gewordene Situation bestärkt die Geschäftsleitung des Komitees anlässlich ihrer Sitzung vom 3. Juni 1980 in ihren Reaktivierungs-Beschlüssen vom September 1979; eine neue Finanzierungsregelung wird als erste konkrete Massnahme in die Wege geleitet. Die kurz darauf, d.h. am 10. Juli 1980 in Luzern einberufene Sitzung des Ausschusses befindet nach einem einlässlichen verkehrspolitischen «tour d'horizon» wie folgt:

- Es besteht innerhalb des Komitees nach wie vor Geschlossenheit bezüglich des Bekenntnisses zum Gotthard.
- Das Umfeld macht es wieder vermehrt notwendig, professionelle Aufklärungs- und Meinungsbildungsarbeit zu betrei-



Splügenvarinate. Quelle: Swisstopo, Wabern

ben und zwar sowohl gegenüber den Bürgern als auch gegenüber der Politik.

- Die Wirtschaft – vertreten in der Regel durch Handelskammern – sollte vermehrt in das Geschehen miteinbezogen werden, weshalb deren Mitgliedschaft im GHK als sehr erwünscht beurteilt wird.
- Die notwendigen Finanzen sollen bereitgestellt werden.

Damit ist der grundsätzliche Reaktivierungsbeschluss des Vorjahres weiter konkretisiert. Es bleibt tatsächlich nicht bei Worten, vor allem die Pressearbeit wird ab sofort intensiviert und das Beitragswesen reformiert.

Seit Sommer 1980 läuft das erwähnte Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen, es wird im Februar 1981 eine Mehrheit von Verlautbarungen zugunsten des Gotthards und eine Minderheit pro Splügen zeitigen – vereinzelt Stände verhalten sich «neutral»²⁸. Kurz darauf vergibt das EVED eine vergleichende Expertise über die Umweltverträglichkeit der beiden Projekte an das Büro Basler+Partner in Zürich, welche ihrerseits eine leichte Überlegenheit des Gotthards ergeben wird. Mit der Verkehrsübergabe des Gotthard-Strassentunnels am 5. September 1980, 17.00 Uhr, ist zwar das ursprüngliche Ziel des alten Gotthardkomitees von 1954 erreicht, nachdem aber die Akzentsetzung seit dem Baubeschluss des Strassentunnels sinngemäss zur Bahn-Basistunnelfrage gewechselt hatte, wird dieser feierliche Tag «nur» für dem Ereignis angemessene Pressearbeit genutzt, grössere Aktivitäten des Komitees unterblieben jedoch. Immerhin werden ab diesem historischen Datum ganz generell die grundsätzlich schon vor Jahresfrist verabschiedeten intensivierten Aktivitäten des Komitees viel sichtbarer.

Die Arbeiten an der grundsätzlich schon Ende 1979 beschlossenen Broschüre gehen zwischenzeitlich voran, der Text und das graphische Konzept sind im Herbst 1981 beschlussbereit²⁹. Gleichzeitig beginnen die Vorarbeiten für eine «breit abgestützte Gotthardtagung» im Mai des Folgejahres, ein Termin welcher auf das 100-Jahr-Jubiläum des Gotthard-Bahntunnels abgestimmt ist³⁰.

Im Kanton Uri tickt eine «Zeitbombe» – Austritt aus dem GHK

Weiterhin – und zwar zunehmend – «rumort» es aber im Kanton Uri. War schon die «neutrale» Stellungnahme dieses Kantons im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens des EVED ein «Wink mit dem Zaunpfahl» an die Adresse des Komitees, so muss die Gründung eines Urner-Komitees «Basis-Tunnel Nein» im Verlaufe des Jahres 1981 aufhorchen lassen. Hauptmotiv dieser Gruppierung ist die Verhinderung der offenen Linienführung der Zufahrtsstrecken im unteren Kantonsteil. Am 12. Januar 1982 kommt es zum offenen Dissens: der Kanton Uri sistiert seine Mitgliedschaft im Gotthard-Komitee auf unbestimmte Zeit. Vordergründig wird der Schritt damit be-

²⁸ Vernehmlassungsstimmen 13 pro Gotthard, 10 pro Splügen, 3 unentschieden (wovon Uri).

²⁹ Offizieller Start der Komitee-internen Vernehmlassung ist der 30. November 1981.

³⁰ Wobei, wie zu zeigen sein wird, die Abstimmung eben gerade nicht gut genug war.

gründet, dass ein Routine-Communiqué der Geschäftsstelle³¹ nur mit dem Präsidenten, nicht aber mit den Kantonen abgestimmt worden sei. Hintergrund – und dies ist im differenziert abgefassten Schreiben des Kantons Uri auch klar festgehalten – ist und bleibt der Umstand, dass sich Uri «nicht vorbehaltlos mit einem Basistunnel identifizieren» könne, weil zuvor die Frage der Linienführung der nördlichen Zufahrtsstrecke geklärt werden müsse. Strittig ist bekanntlich die offene Führung der Strecke in der Reusebene des unteren Kantonsteils. Auch befürchtet Uri, dass der obere Kantonsteil zufolge der deutlich verminderten Bedienung von Göschenen nach der Eröffnung der Basislinie gewissermassen von der Aussenwelt «abgebelt» werden könnte.

Der eilends einberufene Ausschuss berät die Situation am 10. Februar: es herrscht eine gewisse Ratlosigkeit und ein Konsens über die jetzt einzuschlagende Marschrichtung wird nicht gefunden. Etwa die Hälfte der Anwesenden spricht sich für einen (erneuten) Marschhalt aus, die andere Hälfte befürwortet eher einen »Durchstart«³². Einig ist man sich aber, dass mit dem Kanton Uri «in geeigneter Form» gesprochen werden muss. Ein solches Treffen findet denn auch am 26. März 1982 im Schlösschen Apro bei Seedorf/UR statt. Über die Zusammenkunft wird kein Protokoll geführt. Es kann aber aufgrund der Folgeereignisse davon ausgegangen werden, dass es dem Kanton Uri gelungen ist, ein gewisses Verständnis für sein Anliegen und sein Vorgehen zu wecken.

Ein erneuter Marschhalt erweist sich als sinnvoll und notwendig... und mündet in fast völlige Inaktivität des Komitees

In der Tat: das Gotthardkomitee verordnet sich nach rund zwei Jahren deutlich verstärkter Aktivität erneut einen Marschhalt. Dies äussert sich vorerst am Stopp der Arbeiten an der vorgesehenen Broschüre, deutlich sichtbarer aber auch an der kurzfristigen Absage der für den 21. Mai 1982 in Luzern vorgesehenen Gotthardtagung. Auslöser dieses Rückziehers ist die von den SBB für den 3. Juni 1982 vorgesehene 100-Jahr-Feier des Gotthardtunnels, mit welcher man nicht in Konflikt geraten will. Rückwirkend erstaunt allerdings, dass eine rechtzeitige Koordination beider Anlässe nicht stattgefunden hat. Die Reduktion der Aktivitäten geht sogar soweit, dass beschlossen wird, bis auf weiteres keine Mitgliederbeiträge mehr einzufordern.

Das Jahr 1983 geht mit nur ganz bescheidenen Aktivitäten des Komitees ins Land, zumal die Verlautbarung des Bundesrates vom 14. März, der Variantenentscheid für eine neue Alpenquerung habe keine besonders hohe Priorität, für massive Ernüchterung sorgt. Am 6. April beschliesst die Geschäftsleitung des Komitees, vorderhand auf weitere Aktivitäten zu verzichten, die Beitragspflicht wird sistiert. Auf kleiner Flamme wird die Dokumentationsarbeit in der sonst kaum mehr aktiven Geschäftsstelle allerdings weiterbetrieben. Im September be-

kräftigt der Bundesrat seine Absicht, den Entscheid über die Eisenbahn-Alpentransversale ins nächste Jahrzehnt zu vertagen.

Der Gedanke, das Gotthard-Komitee unter diesen Voraussetzungen ganz stillzulegen oder sogar aufzulösen schwebt im Raum. Am 21. Dezember 1983 beschliesst die Innerschweizer Regierungskonferenz allerdings, dem Komitee zu beantragen, sich keinesfalls aufzulösen, sondern aus polit-taktischen Gründen in bescheidenem Umfang weiter aktiv zu bleiben und gewissermassen «Gewehr bei Fuss» einsatzbereit zu sein. Im darauffolgenden Jahr 1984 nimmt die Kadenz der relevanten Ereignisse jedoch vor allem in der zweiten Jahreshälfte wieder etwas zu, das Komitee selbst beschränkt sich auf die nötigsten Aktivitäten, die Geschäftsstelle führt die Dokumentation nach, tritt aber nach aussen kaum in Erscheinung.

Auf der Ebene der übergeordneten Planungen nimmt 1984 das Konzept «Bahn 2000» erste Konturen an, es ist primär auf die Optimierung der Verbindungen zwischen den grossen Knoten ausgerichtet und weist einen deutlichen Schwerpunkt im West-Ost-Verkehr auf. Hinsichtlich des Alpentransites erscheint das Konzept in einer ersten Annäherung wenig relevant. Immerhin verursachen bereits die ersten Vorausinformationen zu diesem Grossvorhaben eine gewisse Belebung der Diskussionen im Gotthardkomitee.

Als weiterer «Energieschub» ist das Auftauchen des sog. Y-Projektes (Initiant: Ständerat Luregn Cavelti / GR) zu bezeichnen. Diese Idee besteht darin, die Alpenquerung im Norden von zwei Ästen her zu bewältigen, welche sich ungefähr in Tunnelmitte treffen und alsdann eine gemeinsame südliche Fortsetzung finden sollen.

Regionale Konflikte führten lange zu einer Blockade. Den Stein ins Rollen brachte die Alpentransport-Motion des damaligen Tessiner FDP-Nationalrats Dr. Sergio Salvioni. Er forderte vom Bundesrat die raschmögliche Wiederaufnahme der Planung einer Eisenbahn-Transversale.

Am 16. Dezember 1985 nahm der Nationalrat die Motion nach einer lebendigen Debatte, insbesondere mit dem damaligen Bundesrat Schlumpf, gegen den Willen des Bundesrates entgegen.

Nach der Annahme seitens des Ständerates wurde die Motion für den Bundesrat zwingend. Der neue Bundesrat Adolf Ogi, heute oft als «Vater der NEAT» bezeichnet, trieb das Geschäft voran.

Der erste Wechsel im Präsidium unterbricht die «Stille im Lande»

Im Zeichen dieser neuen Planungen findet ein internes Ereignis statt, welches sich schon seit einiger Zeit abgezeichnet hatte: Präsident Dr. Edmund Wyss tritt mit Rücksicht auf sein altersbedingtes Ausscheiden aus dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am 20. November 1984 von seinem Amt zurück. Die «Aera Wyss» hatte mit der Konstituierung der «konsultativen Konferenz» zu Beginn des Jahres 1964 begonnen und dauerte so über 20 Jahre. Wyss wird – seinen grossen Verdiensten entsprechend – gebührend verabschiedet. Als neuer Präsident wird der Luzerner Regierungsrat Dr. Josef Egli gewählt. Präsident Wyss hat alle möglichen Höhen und Tiefen des Gotthardkomitees nicht nur intensiv miterlebt, er war viel-

³¹ Pressecommuniqués, in der Regel redigiert von der Geschäftsstelle, wurden ab Ende 1979 wieder stark vermehrt als PR-Mittel eingesetzt. Einerseits sichern sie mit einer gewissen Periodizität die Kontinuität der Pressepräsenz des Komitees, andererseits wird mit diesem Mittel auch situativ auf sich ergebende und relevante Ereignisse eingegangen.

³² Es sollte dies die letzte Sitzung des bisherigen Ausschusses sein. Erst gegen Ende des Jahres 1986 wird sich ein neuer, vorerst interimistischer Ausschuss konstituieren.

mehr ein engagierter, temperamentvoller Gestalter, dem vor allem die zeitweiligen Verlangsamungen des Rhythmus' zu schaffen gemacht haben müssen.

Der neue Präsident sucht das Gespräch mit Uri und nach Auswegen aus der Immobilität

Neben dem Präsidentenwechsel und einigen internen Beratungen zu den neuen allgemeinen Bahnprojekten entfaltet das Komitee unter seinem neuen Präsidenten nach aussen vorerst keine grösseren neuen Aktivitäten. Egli ist aber bestrebt, das Gespräch mit Uri wieder aufzunehmen und ganz generell eine möglichst sorgfältige Standortbestimmung vorzunehmen. Es ist dem neuen Präsidenten klar, dass ohne die Mitgliedschaft von Uri das Gotthardkomitee so stark gehemmt ist, dass es nicht glaubwürdig auftreten kann.

Am 16. Juli 1985 treffen sich Egli und zwei Mitarbeiter mit den Exponenten der Kantone Uri und Tessin zu einer vertiefenden Aussprache im «Weissen Rössli» in Göschenen. Es zeigt sich, dass Uri nach wie vor keine «grundlegende Änderung der Situation» zu erkennen vermag, die Linienführung in der Reusebene und die verschlechterten Anbindungen im oberen Kantonsteil bleiben gemäss offiziellem Projektstand weiterhin unverändert bestehen. Uri ist aber durchaus bereit, «beim Erkennen von Signalen in Richtung Bewegung in den Fronten»³³ und bei einer flexibleren Haltung insb. der SBB wieder beim Komitee mitzumachen. Der Kanton Tessin bemängelt im Prinzip die gleichen Aspekte des Basistunnelprojektes wie Uri und möchte «nun endlich wissen, woran er sei»³⁴. Der gemeinsame Nenner aller Beteiligten ist die Feststellung, dass das Projekt «Bahn 2000» für das Gotthardvorhaben wenig bringe und einer baldigen Realisierung eines Basis-Alpendurchstiches allenfalls sogar hinderlich sei. Um «Luft zu schaffen» wird beschlossen, im Komitee vorderhand nur die nötigste Dokumentationsarbeit zu erledigen, aber auf nach aussen gerichtete Aktivitäten weiterhin zu verzichten. Gleichzeitig wird man sich aber einig, im Frühjahr 1986 eine neue Standortbestimmung vorzunehmen.

Der Rest des Jahres vergeht im beschlossenen Sinne sehr ruhig, obschon das Y-Projekt vor allem auf bundespolitischer Ebene für einen gewissen Gesprächsstoff sorgt.

Das Jahr 1986 erweist sich als echter Wiederbeginn

Die Verkehrsminister der Alpenländer beschliessen am 1. Februar 1986 in Zürich, bis Ende 1987 Entscheidungsgrundlagen für die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen ausarbeiten zu lassen – Alleingänge einzelner Länder seien nicht zu verantworten. An der kurz darauf in Hannover stattfindenden europäischen Verkehrsminister-Konferenz fordert BR Schlumpf (damals Präsident der CEMT) eine Systematisierung und Optimierung des gesamten europäischen Verkehrssystems einschliesslich mindestens einer neuen Alpentransversale.

Im Inland entwickelt sich das Thema Alpenquerung nach langen Jahren der relativen Ruhe nun rasch zu einem Dauerbren-

ner, denn sowohl auf den verschiedenen politischen Ebenen als auch in der Öffentlichkeit ist die Problematik innert kurzer Zeit zu einem prioritären Brennpunkt des Interesses geworden. Nachstehend nur eine kurze Auswahl der wichtigsten Elemente des Jahres 1986:

- Die Regierungen der Ostschweizer Kantone beschliessen im März eine verstärkte Förderung des Splügenprojektes, wenige Tage später lässt SBB-Generaldirektor Crippa verlauten, die SBB sei an einer raschen Realisierung einer Alpentransversale sehr interessiert.
- Im Mai wandelt die Ständeratskommission die Initiative Cavely in eine Motion um, das «Y» wird damit gleichberechtigt neben die Varianten Gotthard und Splügen gestellt.
- 48 von 64 Urner Kantonsräten unterzeichnen im Frühsommer eine Motion mit der Forderung nach einer Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene und nach einer Wiederaufnahme der aktiven Mitarbeit des Kantons Uri im Gotthardkomitee.
- Der Europarat verlangt im Juli in Istanbul eine baldige Entscheidung in der Frage der Alpentransversale. Gleichzeitig vereinbaren die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, von Italien und Österreich eine Durchführbarkeitsstudie für einen Brenner-Basistunnel.
- Im September verlautbart BR Schlumpf, die Entscheidungsgrundlagen für das Vorhaben «Bahn 2000» würden bis gegen Ende 1987 vorliegen, erst danach sei ein Eintreten auf den Variantenentscheid überhaupt sinnvoll.

Die beschleunigte Entwicklung der Dinge veranlasst Präsident Egli, auch das Gotthard-Komitee aus seiner selbstverordneten Zurückhaltung zu befreien und klare Schritte nach vorne zu tun. Am 30. Oktober treffen sich Egli plus Mitarbeiter mit den Exponenten der Kantone BS, TI und UR und es werden insb. aufgrund eines Input-Papieres von W. Niklaus/LU folgende Massnahmen beschlossen:

- Das Gotthardkomitee soll ungesäumt reaktiviert werden, dazu ist aber auch die Reaktivierung der Mitgliedschaft des Kantons Uri unabdingbar – der anwesende Urner Regierungsrat Ambros Gisler umreisst die Bedingungen, welche insgesamt akzeptabel erscheinen.
- Aus den politischen Vertretern der Kantone BS, LU, TI, UR und ZH wird (immer unter der Voraussetzung des Wiedereintritts des Kantons Uri) ein neuer Leitungsausschuss konstituiert.
- Aus den Reihen der kantonalen Sachbearbeiter (für Fragen des öffentlichen Verkehrs) wird eine Fachkommission gebildet; Leitung W. Niklaus/LU.
- Für spezifische Fragen soll ein Spezialist für Verkehrsplanung beigezogen werden, im Vordergrund steht Herr Werner Stohler, dipl.Ing. ETH/SIA, Zürich.
- Es muss – wie schon im Sommer 1985 für das Frühjahr 1986 in Aussicht gestellt – eine generelle Standortbestimmung vorgenommen werden, welche in ein substantielles Grundsatzzpapier münden soll.

Insbesondere³⁵ im Hinblick auf den Punkt «Standortbestimmung» erklärt sich der Kanton Uri im Nachgang zu diesem Treffen zu einer Revision seines Standpunktes bereit. Am 10.

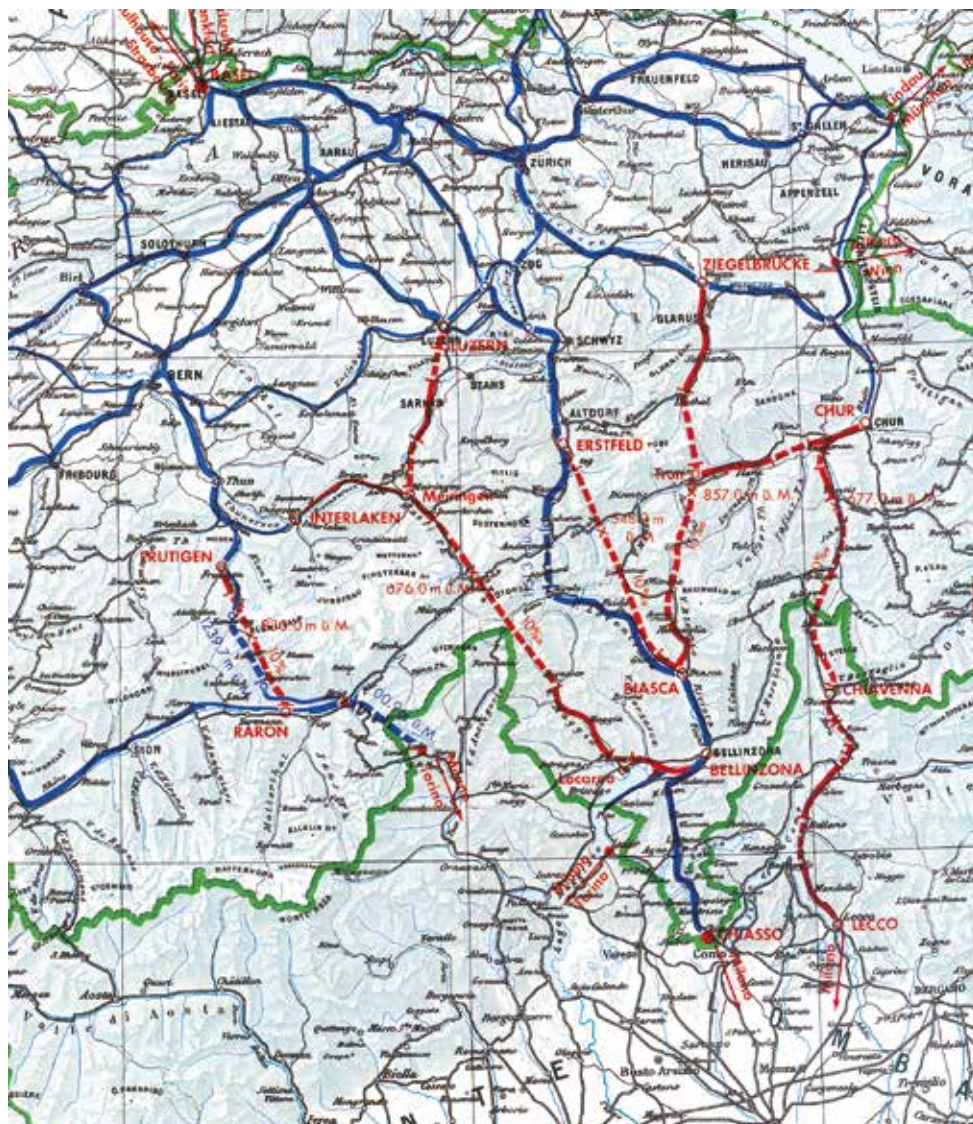
³³ Zitat aus dem Protokoll des Treffens vom 16.7.1985

³⁴ do.

³⁵ Kantonsintern mag wohl auch der Druck der vorerwähnten Initiative aus dem Schosse des Kantonsrates mitgewirkt haben.

Variantenfächer für neue
Alpentransversalen durch die
Schweiz.

Quelle: Elektrowattstudie



November teilt Regierungsrat Ambros Gisler in aller Form mit, der Kanton Uri sei willens, beim Gotthardkomitee wieder mitzumachen.

Das Komitee erteilt sofort im Anschluss an die Sitzung vom 30. Oktober einen Auftrag an den externen Berater W. Stohler zur Umschreibung einer modernen und wirkungsvollen Vorwärtsstrategie. Bereits zu Beginn des Jahres 1987 liefert Ing. Stohler einen ersten Entwurf eines Thesenpapiers ab. Dieses wird in verschiedenen Schritten diskutiert und überarbeitet und die Geschäftsstelle des GHK gestaltet die Thesen zu einem «Grundsatzpapier über das integrale Verkehrssystem Gotthard» aus, welches seinerseits eine Reihe von internen Bereinigungen³⁶ erfährt.

Kernpunkt des Grundsatzpapiers ist ein Wandel sowohl in der Strategie als auch in der Taktik: auf der strategischen Ebene will das Gotthardkomitee den bisher geführten Streit um

³⁶ Es zeigt sich gerade an diesem Verfahren und seinen Weiterungen, dass das Gotthardkomitee nach wie vor ein politisch dominiertes und strukturiertes Gremium ist, dessen Verfahren und Formalien den Gesetzmäßigkeiten der Verwaltungsführung gehorchen müssen und deshalb eine gewisse Schwerfälligkeit aufweisen.

Varianten nicht in der bisherigen «Tradition»³⁷ weiterführen, sondern vielmehr ein übergeordnetes Konzept für die Verbesserung der Nord-Süd-Verkehrssituation mit gesamtschweizerischer Wirkung und dem Gotthard als «Lebensnerv» präsentieren und vertreten. Taktisch sollen starke Akzente auf die Komponenten Umweltschutz einerseits und Vernetzung der Wirtschaftsräume andererseits gelegt werden.

Gerade in diesem letztgenannten Sinne erklären die auf Initiative des Präsidenten angefragten sechs Handelskammern der Kantone AG, BS, SO, TI und ZH, sowie die Handelskammer der Zentralschweiz im Februar 1987 den Beitritt zum Komitee. In der Zwischenzeit hat das EVED eine verwaltungsinterne Koordinationsgruppe und eine externe Expertenkommission zur Aufarbeitung der Grundlagen für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale eingesetzt. Bis Ende 1987 müssen die beiden Gremien die vier Varianten Gotthard, Splügen, Lötschberg/Simplon und «Y» in gleichwertiger Art und Weise überprüfen.

³⁷ Reaktive «Ping-Pong-Politik».

FÜNFTER TEIL: DER ENTSCHEID WIRD REIF (1987 – 1989)

1987 – 88: der Aufschwung des GHK konsolidiert sich, die «Thesen 87» werden verabschiedet, im Herbst 1988 findet die vielbeachtete Internationale Gotthard-Konferenz in Locarno statt.

An der ersten Generalversammlung seit 5 Jahren, d.h. am 20. Februar 1987, werden – dies die Formalien – Regierungsrat J. Egli als Präsident des Komitees und W. Niklaus als Präsident der Fachkommission bestätigt³⁸. Die als materielles Kerntraktandum eigentlich vorgesehene Präsentation des neuen Grundsatzpapiers muss entfallen, weil die Vernehmlassung nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnte. Es wird allerdings in grossen Zügen mündlich orientiert, die Ausführungen fallen auf sehr guten Boden.

Eine speziell anberaumte ausserordentliche GV kann in der Folge am 30. April die «Thesen 1987» verabschieden, hier deren Wortlaut:

These 1

Eine der wichtigsten historischen Funktionen der Schweiz bestand und besteht darin, im Netz der europäischen Verkehrsbeziehungen auf Schiene und Strasse die Verbindung von Norden nach Süden über und durch die Alpen sicherzustellen. Die Geschichte der Schweiz dokumentiert die grosse Bedeutung dieser Schlüsselrolle.

These 2

Die Nachbarländer der Schweiz bauen seit etwa zehn Jahren neue Eisenbahnstrecken für hohe Geschwindigkeiten. Demgegenüber herrscht in der Schweiz grosse Unsicherheit. Wenn jedoch nicht in Kürze klare Planungsentscheide über die internationalen Eisenbahnlinien gefällt werden, besteht die Gefahr, dass die Schweiz in wenigen Jahrzehnten umfahren werden wird.

These 3

Eine wichtige Aufgabe staatlicher Vorsorge besteht darin, das Land mit den notwendigen Verkehrs-Infrastrukturen auszustatten, und zwar nicht nur mit Strassen und Flughäfen, sondern auch mit Eisenbahnen. Der Ausbau unserer Eisenbahnen ist seit dem zweiten Weltkrieg im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern vernachlässigt worden, weshalb ihr Anteil am Transportvolumen zurückgegangen ist.

These 4

Die zunehmend sichtbarer werdende, allgemeine Bedrohung unserer Lebensgrundlagen durch Immissionen verlangt im Bereich des Verkehrs nach ökologisch vertretbaren Substitutionen von erdölverbrauchenden Fahrzeugen. Als rasch realisierbare Alternative bietet sich auf absehbare Zeit hinaus nur die Eisenbahn an.

These 5

Die Realisierung einer neuen leistungsfähigen transalpinen Bahn ist ohne einen Basistunnel, der von der Bahn mit hoher Geschwindigkeit befahren werden kann, nicht denkbar. Aus Gründen der Sicherheits- und Staatspolitik, der Betriebsführung und Betriebssicherheit ist es angezeigt, ein so hochwertiges und zugleich verletzliches Bauwerk wie einen Alpen-Basistunnel vollständig auf schweizerischem Territorium zu bauen.

These 6

Ein Baubeschluss für eine neue Eisenbahn-Transversale ist nur möglich, wenn ein gesamtschweizerischer Konsens über ein internationales Eisenbahnnetz in der Schweiz – analog der Bahn 2000 – erzielt werden kann, wenn also auch die anderen Landesteile zu ihrem Recht kommen. Es sind deshalb alle die Schweiz betreffenden internationalen Verbindungen in ein solches Konzept einzubeziehen.

These 7

Verkehrsbauten, seien es nun Bahnen oder Strassen, erfordern einen regelmässigen Unterhalt, von Zeit zu Zeit auch grössere Sanierungsarbeiten. Bei umfangreichen Revisionsarbeiten sind starke Verkehrsbehinderungen in Spitzenzeiten zu erwarten. Wenn jedoch die Verkehrsträger Schiene und Strasse zusammenwirken, können solche Behinderungen beschränkt werden.

These 8

Die zu treffenden Massnahmen sind heute so dringlich, dass im Rahmen eines Gesamtkonzeptes Etappenlösungen anzustreben sind. Ausgehend von den Bedürfnissen des modernen Personen- und Güterverkehrs ist ein Angebotskonzept auszuarbeiten und zu bestimmen, mit welchen Infrastrukturen und marktbeeinflussenden Massnahmen schrittweise Verkehrsverlagerungen möglich werden.

These 9

Die neu zu bauende Eisenbahn-Alpentransversale bildet zusammen mit der N2 ein integrales transalpines Transportsystem, das der Strasse im kombinierten Güterverkehr und dem Personenverkehr gleichermassen zugänglich ist. Die zahlreichen, unbestreitbaren Vorteile, die dem Strassenverkehr daraus erwachsen, rechtfertigen eine mindestens teilweise Finanzierung aus Treibstoffabgaben.

These 10

Während der Planungsphase und dem Bau einer neuen Alpen-transversale in der Schweiz ist ein Gremium zu schaffen, in welchem politische Vertreter der Kantone, des Bundes und der Nachbarländer in enger Koordination die notwendigen Beschlüsse fassen können.

Bis zur öffentlichen Präsentation dieser Thesen werden – vor allem aus taktischen, aber auch drucktechnischen und anderen praktischen Gründen – allerdings noch mehrere Monate verstreichen.

Im Sommer trifft sich die Leitung des Komitees im Sinne eines «tour d'horizon» mit wichtigen Exponenten verschiedenster Institutionen, die in irgend einem Zusammenhang mit der Alpenquerung stehen. Ein Treffen mit Ständerat Luregn Cavel-

³⁸ Die Mandate des Geschäftsführers A.N. Becker und seines Mitarbeiters O. Kuchen sowie des Fachexperten/Verkehrsplaners W. Stohler werden an der nachfolgenden a.o.GV vom 30.4. validiert.

ty hinsichtlich des Projektes «Y» bringt keinerlei Annäherung der Standpunkte, ein explorativ gefärbtes Treffen mit dem Bundesamt für Verkehr sorgt hingegen für verschiedene Klarstellungen beiderseits. Am 4. September wird als Frucht intensiver Kontakte auch im badischen Grenzraum, in Lörrach, eine bundesdeutsche «Interessengemeinschaft Pro Gotthard-Basistunnel» gegründet. Diese vorwiegend politisch besetzte neue Gruppierung ist vor allem im westlichen Teil Baden-Württembergs, also entlang der Rheinachse, gut verankert.

Für eine gewisse Aufregung sorgt eine ebenfalls Ende Sommer verbreitete Pressemeldung des Splügenkomitees, welches im Zusammenhang mit grossen Unwetterschäden im Kanton Uri geltend macht, solche Ereignisse könnten einer Splügenverbindung nichts anhaben. Die Verlautbarung wird als «taktlos und deplaziert» empfunden, man verzichtet allerdings auf eine Erwiderung.

Die zwar nie ganz aufgegebene, aber durch zahlreiche Hochs und Tiefs gegangene Pressearbeit des Gotthardkomitees nimmt nun ab September 1987 endgültig «ernsthafte» Formen an: Am 17. September werden die zwischenzeitlich definitiv abgeglichenen und gedruckten «Thesen 1987» an einer Pressekonferenz in Bern zahlreichen Vertretern der Bundeshaus- und der Fachpresse vorgestellt. Die Medien nehmen die in einer gepflegten Broschüre³⁹ mit prägnanten Hintergrundinformationen und Folgerungen eingerahmten Thesen mit grossem Interesse auf und kommentieren sie mehrheitlich freundlich: «Das Echo ist stark und positiv» lässt der Ausschuss zu Protokoll bringen. Kurz darauf wird eine weitere Pressekonferenz in Mailand durchgeführt, welche ebenfalls lebhaftes Interesse findet, obschon die Problematik der Alpentransversierung in der italienischen Öffentlichkeit bis dahin kaum diskutiert wird; dabei ist auch noch zu beachten, dass die Provinz Lombardei klar der Splügenvariante zuneigt⁴⁰. Am 30. September wird über den Fernsehsender Südwestfunk III eine Sendung über die Fragen der Alpentransversalen in der Schweiz ausgestrahlt. Geschäftsleiter Alfred N. Becker vertritt das Gotthardkomitee. Kurz darauf gelangen die Mitte Monat in Bern der Presse vorgestellten «Thesen 1987» an alle Mitglieder des GHK zum Versand. Am 6. November beschliesst der Leitende Ausschuss ein befürwortendes Communiqué zur Abstimmung über das am 6. Dezember an die Urne gelangende Konzept «Bahn 2000», der Inhalt wird an Ort und Stelle redigiert und noch am gleichen Tag an die Presse versandt. Auch die Gründung eines französischen Gotthard-Komitees⁴¹ am 4. Dezember bietet Gelegenheit zu Aktionen in den Medien. Die Veranstaltung der Handelskammer Zentralschweiz über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale vom 18. Dezember ist sehr gut besucht und auch dieses Ereignis findet in den Medien ein grosses Echo.

Auf der politischen Ebene ist in der zur Diskussion stehenden Periode vor allem der Sinneswandel im Kanton Schaffhausen von Bedeutung: anlässlich eines breit angelegten Hearings

39 Das eher unübliche Format A4 quer, die saubere und eher zurückhaltende Graphik, der zwar selbstbewusste, aber gleichzeitig auch gewollt zurückhaltende Sprachstil, gefallen in professionellen Kreisen über die Inhalte hinaus.

40 Weil diese Variante die längste Strecke und damit die höchste Wertschöpfung in Italien und der Provinz Lombardia beinhaltet.

41 Sitz in Colmar, Präsidium bei Senator Henri Goetschy, Präsident des Oberelsässischen Generalrates.

wird am 16. Dezember beschlossen, die Mitarbeit im Splügenkomitee zu sistieren und künftig den Bau einer Gotthard-Transversale zu unterstützen⁴².

Das Jahr 1987 endet mit der Mitteilung des Bundesamtes für Verkehr, dass die ursprünglich vorgesehenen Termine⁴³ für die Berichterstattung über die NEAT-Berichte nicht eingehalten werden können.

Für das GHK beginnt das Jahr 1988 (im sichtbaren Bereich) mit einer Parlamentarier-Tagung in Olten am 15. Januar. Die sowohl von Komitee-Seite wie auch von den rund 130 Teilnehmern sehr prominent beschickte Tagung wird als grosser Erfolg gewertet, zumal die Presse erneut sehr positiv berichtet.

Das schon seit längerer Zeit im Raume stehende Grosse Ereignis, die zwar beschlossene, aber terminlich immer wieder hinausgeschobene Internationale Gotthard-Tagung, muss bei schon recht fortgeschrittenem Vorbereitungsgrad nochmals verschoben werden, und zwar vom Mai in den Oktober. Grund für diese weitere Verzögerung: einerseits die Verspätung bei den NEAT-Berichterstattungen, die in offizieller Form erst im Mai vorliegen sollen, andererseits Terminkollisionen bei vorgesehenen prominenten Teilnehmern und Rednern. Als Tagungsort ist nunmehr Locarno vorgesehen.

Die Berichterstattung über die Befunde der beiden Kommissionen erfolgt «portionenweise»: am 18. Februar werden die von einer Neuen Alpentransversale direkt betroffenen Kantone Luzern, Uri, Schwyz und Tessin in Flüelen durch das Bundesamt für Verkehr vororientiert. Dabei wird zur formellen Seite festgehalten, dass entgegen der ursprünglichen Absicht nach Erscheinen des bereinigten Basisberichtes eine breit angelegte Vernehmlassung durchgeführt werden soll⁴⁴. Materiell steht fest, dass die Gotthardvariante in der Gesamtbeurteilung verhältnismässig gut wegkommt, vor allem zufolge des grössten Umlagerungseffektes Strasse/Bahn; betriebswirtschaftlich ist die Beurteilung für den Gotthard weniger gut. Insgesamt besteht die Tendenz eines «Kopf-an-Kopf-Rennens» mit dem Lötschberg-Simplon-Projekt, die östlichen Varianten schneiden weniger günstig ab.

Unter diesen Auspizien konzentriert sich das GHK einerseits auf die Vorbereitung der Konferenz von Locarno und andererseits auf weiter intensivierten Aussenarbeiten, welche etwa ab diesem Zeitraum neben der klassischen Medienarbeit auch ganz konkretes politisches Lobbying zu beinhalten beginnen. So findet am 22. Juni ein Gespräch mit dem neuen Vorsteher des EVED, Bundesrat Adolf Ogi statt, welches in guter Atmosphäre, aber erwartungsgemäss ohne irgendwelche Zusagen von Seiten des Bundesrates oder des Departementes verläuft. Unter der Führung von Dr. A. Cavadini, Direktor der Tessiner Handelskammer, beginnt sich zu dieser Zeit auch eine eidg. Parlamentariergruppe zu konstituieren, welche sich in der Folge als ausserordentlich nützlich, ja unumgängliches Instrument der politischen Arbeit erweisen wird.

Der Internationalen Gotthard-Konferenz vom 28./29. Oktober in Locarno ist ein grosser Erfolg und es ist ihr ein ebenso

42 Zu einer formellen Mitgliedschaft beim GHK kommt es allerdings nicht.

43 Nämlich Ende 1987, vgl. letzten Abschnitt des vorangegangenen Kapitels.

44 Diese wird denn auch am 15. September eröffnet und dauert bis zum 15. Januar 1989.

grosses Echo im In- und auch im benachbarten Ausland beschieden. Es ist eine echte, konsistente und überzeugte «Bewegung» spürbar, die Gotthardidee hat mit der gelungenen Veranstaltung auch ausserhalb der inneren Kreise Gesicht und Profil erhalten, der Zusammenhalt innerhalb der direkt interessierten Partner ist gestärkt worden.

1988/89: Von der Internationalen Konferenz zu den Resultaten der Vernehmlassung, Grundsatzentscheid und erste Folgen

Die Hauptarbeit nach der gelungenen Konferenz ist politisch-vorausschauender Natur: die Teilnahme an der Vernehmlassung. An der Sitzung des leitenden Ausschusses vom 11. November werden dafür folgende Leitideen festgehalten:

- Das GHK gibt eine eigene⁴⁵ Stellungnahme ab und sie muss ein klares Bekenntnis zum Gotthard enthalten.
- Grundtenor: nicht so viel bauen wie möglich, sondern nur so viel wie nötig.
- Auf die Bedenken der Kantone UR und TI ist hinzuweisen.
- Technische Angaben nur zurückhaltend verwenden und nur dort, wo Zahlen und Fakten gesichert sind.
- Klare Verweise auf die grosse Bedeutung des innerschweizerischen Personenverkehrs Basel/Zürich/Zug – Tessin.
- Technische Probleme hinsichtlich der Lötschbergvariante (Kapazitätsengpässe im Mittelland) sind in sachlicher Tonlage zu erwähnen.
- Spezifische Vorteile des Gotthard (bspw. kein Staatsvertrag notwendig) sind positiv hervorzuheben.
- Die Kantone und andere interessierte Vernehmlassungsteilnehmer müssen sich an der Stellungnahme des GHK orientieren können.

Der Vernehmlassungsentwurf wird in diesem Sinne von der Fachkommission unter der Leitung von W. Niklaus und W. Diener/ZH⁴⁶ ausgearbeitet und vom Leitenden Ausschuss am 15. Dezember mit Dank für die geleistete grosse und heikle Arbeit mit geringfügigen Änderungen zuhanden der Mitglieder verabschiedet. Insgesamt ergeben sich aus dieser internen Umfrage nur wenig Änderungen, da grundsätzlich beschlossen worden ist, spezifische regionale Anliegen (mit der Ausnahme der direkt betroffenen Kantone UR und TI) nicht in die Vernehmlassung aufzunehmen.

Anlässlich der a.o. GV des Komitees vom 11. Januar wird der Vernehmlassungstext mit 26 Ja-Stimmen gegen die Stimme der Tessiner Handelskammer⁴⁷ und bei Enthaltung des Kantons Uri⁴⁸ genehmigt.

Während der Evaluation der Vernehmlassung bleibt es im Gotthardkomitee keineswegs ruhig: die leitenden Gremien versammeln sich in dichter Kadenz, der «courant normal» der

45 Der Entscheid zugunsten einer eigenen Stellungnahme war nicht unumstritten. Vor allem die mit der Problematik der Zufahrtsstrecken belasteten Kantone UR und TI rieten zur Zurückhaltung.

46 Interimspräsident der Fachkommission während einer längeren Militärdienstabwesenheit von W. Niklaus

47 Primär motiviert durch den Verzicht auf die Forderung einer zweiten Röhre für den Strassentunnel

48 Hauptsächlich wegen der offenen Linienführung im unteren Kantonsteil

breiteren Öffentlichkeitsarbeit wird intensiviert, es wird in dieser Phase aber vor allem auf der Ebene der Parlamentarierkontakte sehr viel Arbeit investiert.

Das mit Spannung erwartete Ergebnis der Vernehmlassung sieht wie folgt aus:

- 13 Kantone mit 48,4% der Gesamtbevölkerung sprechen sich für eine NEAT auf der Gotthard-Achse aus (AG, BL, BS, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, TI, UR, ZG und ZH).
- 8 Kantone (31,5 % der Bevölkerung) votieren für die Variante Lötschberg-Simplon (BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS und ZG)⁴⁹.
- 6 Kantone (13,3 % der Bevölkerung) geben einer Splügen-Variante den Vorzug (AI, AR, GL, GR, SG und TG).

Am 10. Mai 1989 gibt der Bundesrat seine ersten grundsätzlichen NEAT-Entscheide bekannt, diese beinhalten die folgende Komponenten:

- NEAT auf der Gotthard-Achse, jedoch ohne Vollausbau (die Varianten Gotthard-Ost oder Alpen-Y bleiben als Rückfall Ebenen erhalten).
- Verkürzter Basistunnel Kandergrund-Gampel am Lötschberg.
- Aufwertung der Simplonline.
- Verbesserung der Anschlüsse der Ostschweiz mit der Inner-schweiz und mit dem Rheintal.
- Selektiver Ausbau der Zufahrtslinien.

Die Kosten für das Gesamtpaket werden – auf der Preisbasis von 1986 – auf rund 7,6 Milliarden Franken geschätzt.

Der leitende Ausschuss des Gotthard-Komitees trifft sich am Folgetag und evaluiert die Vorschläge des Bundesrates. Im Rahmen einer sofort einberufenen Pressekonferenz und mit einem Communiqué begrüsst der Ausschuss das Gesamtpaket des Bundesrates, macht jedoch Vorbehalte, welche sich vor allem auf die notwendigen flankierenden Massnahmen zur Entlastung der N 2 beziehen, aber auch die Ausgestaltung des Mitspracherechts der Kantone betreffen. Am 6. Juni präzisiert das Gotthard-Komitee in einem Schreiben an Bundesrat Ogi die skizzierten Vorbehalte und setzt zudem grosse Fragezeichen zur Subsidiär-Variante Gotthard-Ost.

In der Ostschweiz löst das Paket verständliche Enttäuschung aus, was sich nicht nur in den Medien und an den Stamm-tischen artikuliert, sondern – auf der formellen Seite – auch in vehementen Einsprüchen gegen die Entscheide selbst. Es wird zudem eine neue gründliche Prüfung der Variante Gotthard-Ost verlangt. Diesem Begehren wird sofort stattgegeben und erneute Evaluationen werden ungesäumt an die Hand genommen. Bereits am 28. Juni fällt der Bundesrat jedoch den Entscheid, die Varianten Gotthard-Ost und Y nicht mehr weiterzuverfolgen, da sämtliche Variantenvergleiche eindeutig zugunsten der Variante Gotthard-Basis ausgefallen seien. Die Ostschweizer Kantone geben sich jedoch nicht zufrieden und verlangen eine nochmalige Überprüfung der Variante Gotthard-Ost. Zwischen dem Bundesrat und den Ostschweizer Regierungen entwickelt sich in der Folge ein eher unerfreulicher verbaler Schlagabtausch. Das Gotthard-Komitee schreibt den Ostschweizer Regierungen hingegen einen Brief, wonach das Gotthard-Komitee die grundsätzlichen verkehrspolitischen

49 Der Kanton Zug votierte sowohl für die Gotthard- als auch für die Lötschberg-Variante

Anliegen der Ostschweiz – mit Ausnahme der Linienführung für den Alpentransit – vorbehaltlos unterstütze.

Der Rest des Jahres vergeht in zunehmender Spannung auf die NEAT-Botschaft des Bundesrates, welche etwa im Februar 1990 erscheinen soll. Das Komitee nutzt diese Zeit für vertiefende allgemeine Öffentlichkeitsarbeit, zur Aktualisierung der Dokumentationen, zu Kontakten mit den ausländischen Gotthard-Komitees und vor allem zur «Pflege» der parlamentarischen Arbeitsgruppe «Pro Gotthard».

Als wichtigster verkehrspolitischer Entscheid der zweiten Jahreshälfte ist der Bundesratsbeschluss zur Errichtung eines Huckepack-Korridors zu vermerken. Die viel weiter (als im ersten Augenblick ersichtlich) reichenden Konsequenzen dieses Beschlusses vom 24. Oktober⁵⁰ werden die Gemüter bis zur Niederschrift dieser Zeilen (und wohl auch noch in eine weitere Zukunft hinein) intensiv beschäftigen.

SECHSTER TEIL: DIE NEAT-BOTSCHAFT ERÖFFNET DAS ALP-TRANSIT- ZEITALTER (1990 – 2000)

Die für Ende Winter vorgesehene Botschaft erscheint mit Datum vom 23. Mai 1990. Sie reflektiert im Wesentlichen die Beschlüsse des Bundesrates aus dem Vorjahr, die Subsidiär-Varianten verschwinden definitiv. Inhaltlich entspricht die Botschaft cum grano salis den Vorstellungen des Komitees, eine Reihe von Vorbehalten muss jedoch eingebracht werden (Details nachstehend). Vom Sprachgebrauch her interessant ist das Verschwinden des Begriffes «NEAT», welcher durch das Diktum «Alp-Transit» ersetzt wird.

Die Vorlage 90.040 wird der zuständigen Kommission des Nationalrates⁵¹ (Erstrat) zur Vorbehandlung zugewiesen. Diese Kommission wird sofort aktiv und veranstaltet eine längere Serie von Hearings, zu denen auch das Gotthard-Komitee eingeladen wird⁵². Dort werden die im leitenden Ausschuss und in der Fachkommission im Verlaufe des Sommers erarbeiteten Vorbehalte, die bei aller grundsätzlichen Zustimmung zu den Befunden der Botschaft notwendig erscheinen und der nationalrätlichen Kommission bereits im Juli zur Kenntnis gebracht wurden, nochmals in persönlichem Kontakt vorgebracht und begründet.

Im wesentlichen lassen sich diese Vorbehalte auf folgende Punkte fokussieren:

- Beschränkung des Gotthard-Projektes auf den Abschnitt Arth-Goldau – Lugano anstelle eines Konzeptes «Grenze zu Grenze»; mit anderen Worten schmerzliche Auslassung der Zufahrtslinien in der Botschaft.
- Konzentration aller Zufahrten auf Arth-Goldau und damit potentielle Umfahrungsgefahr für Luzern (im Personenverkehr).
- Mitbestimmungsrechte der direkt betroffenen Kantone marginal.
- Problem der flankierenden Massnahmen zur Umlagerung des LKW-Schwerverkehrs.

Zur Vermeidung von Präjudizien und im Sinne vorsichtigen Taktierens wird in dieser Phase auf ein allzu offensives Auftreten des Komitees verzichtet, doch werden die Medien mit sachlichen Communiqués regelmässig über die wichtigsten Ereignisse informiert. An verschiedenen Orten entlang der Gotthard-Achse finden Alp-Transit-Informationen-Veranstaltungen statt, so in grösserem Rahmen am 26. Juni in Arth-Goldau, am 30. Juli in Luino und am 15. November in Bellinzona. Interessanterweise wird die Thematik Alp-Transit in diesem Zeitraum auch von zahlreichen nicht direkt verkehrsrelevanten Institutionen und Unternehmungen als Tagungsthema gewählt, so etwa vom Schweiz. Institut für Berufspädagogik oder von der Schweiz. Volksbank. Das GHK nimmt solche Anlässe regelmässig wahr, um seine Positionen durch Referate und Präsentationen einzubringen.

⁵⁰ 1,5 Milliarden Franken sollen für einen Huckepack-Korridor investiert werden, welcher die Bedürfnisse der EG/EU bis zur Inbetriebnahme der neuen Basistunnels abdecken soll. Das Kapazitätsziel sind 44 tägliche Huckepackzüge mit Sattelauflegern und Wechselbehältern am Gotthard und deren 14 am Lötschberg.

⁵¹ 31 Mitglieder, Präsident NR Dr. Paul Zbinden, Freiburg.

⁵² Am 19. Oktober 1990 in Flüelen

1991: Das Jubeljahr der Eidgenossenschaft wird zum «Schicksalsjahr» für das Gotthardprojekt

Der Kalender des Jahres mit der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft ist reich an Ereignissen um den Themenkreis Alp-Transit.

Am 15. Februar verabschiedet die nationalrätliche Kommission Zbinden die drei in der Botschaft enthaltenen Beschlüsse mit 23:2 und 24:2 Stimmen. Der erste Beschluss A) enthält das Grundkonzept und unterliegt dem Referendum. Der Beschluss B) betrifft die Konzession der BLS und der dritte Beschluss C) regelt die Finanzierung.

Somit hat die Kommission das bundesrätliche Konzept von 2 Haupttransitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon praktisch oppositionslos übernommen. Sie bejaht auch die Finanzierung aus Bundesmitteln, wobei 25% der Kosten aus zweckgebundenen Treibstoffzöllen gedeckt werden sollen. Grossen Wert legt die Kommission – sehr zur Befriedigung des GHK – auf die Umweltverträglichkeit des Projektes und auf die Anhörungsrechte der betroffenen Kantone; der leitende Ausschuss vermerkt denn auch in aller Form den Erfolg der Eingabe und des Hearings vom Vorjahr⁵³.

Wesentlich erscheint der Beschluss der Kommission, für die Tunnelportale nicht bestimmte Orte, sondern grössere Räume zu definieren. Im Süden soll eine Linienführung vorgesehen werden, welche auch eine Verbindung mit der Gamberogno-Linie (Luino) zulässt. Zugunsten der Ostschweiz bewilligt die Kommission 50 Mio Franken zur genauen planerischen Abklärung des Anschlusses der Ostschweiz an die neuen Transversalen. Die Kostenschätzung für das Gesamtpaket beläuft sich nunmehr auf insgesamt 14 Milliarden Franken.

Die Debatte im Nationalrat nimmt die Tage vom 12. bis zum 14. März in Anspruch, neben den Fraktionssprechern schreiben sich nicht weniger als 40 Einzelvotanten ein, das Resultat fällt mit 88 zustimmenden zu 15 ablehnenden Stimmen klar und eindeutig aus.

Im Juni unterbreitet der Bundesrat den eidg. Räten die Zusatzbotschaft für den Anschluss der Ostschweiz an die Alpen-Transitlinien; die Reaktionen von St. Gallen und Thurgau widerspiegeln eine gewisse Befriedigung, in Graubünden befürchtet man indessen eine völlige Abkoppelung des Kantons von der Nord-Süd-Achse.

Weil das Geschäft nunmehr an den Zweirat geht, richtet das Komitee im Vorsommer eine Eingabe an die Mitglieder der ständerätlichen Verkehrskommission, welche die Vorlage behandeln wird. Dieses Dokument ersucht die Kommission insbesondere, den Art. 6 der Botschaft dahingehend zu ändern, dass nicht nur die Zufahrtsstrecken im Mittelland, sondern auch jene im Tessin bis zur Inbetriebnahme der Basislinien ausgebaut werden sollen. Am 27. August tritt die erweiterte Verkehrskommission des Ständerates nach Anhörung diverser kantonaler Delegationen einstimmig auf das Geschäft ein.

Die ständerätliche Kommission ergänzt die bisherigen Beschlüsse wie folgt:

- Neuer Grundsatzartikel 1^{bis} wonach der Gütertransitverkehr grundsätzlich von der Strasse auf die Schiene zu verlegen sei.
- Anschlussmöglichkeiten im Süden auch nach dem Raum Comersee.
- Bessere Verknüpfung des Alpentransits mit dem bestehenden Netz in der Zentralschweiz.

Der mit zahlreichen kantonalen und regionalen Begehren noch weiter «angereicherte» Beschluss passiert die kommissionsinterne Schlussabstimmung mit 22:6 Stimmen. Das nun folgende zweistufige Differenzbereinigungsverfahren mündet in folgende Ergebnisse:

- Die meisten Zusatzbegehren der Kantone werden gestrichen.
- Die Polyvalenz der Südanschlüsse bleibt erhalten.
- Der vom Ständerat angeregte Art. 1^{bis} muss fallen gelassen werden, er wird ersetzt durch die bedeutend unverbindlichere Fassung in Art. 2 des Beschlusses, wonach das Verlagerungsziel «durch geeignete Massnahmen angestrebt» werden soll.

In den alles entscheidenden Schlussabstimmungen vom 4. Oktober 1991 stimmen die eidg. Räte dem Alpentransit-Bauentschluss A) klar zu, der Nationalrat mit 118 zu 18, der Ständerat mit 25 zu 1 Stimme. Kaum bestritten waren die Bundesbeschlüsse B) (BLS-Konzession) und C) (Finanzierung aus allgemeinen Bundesmitteln und zu 25% aus zweckgebundenen Treibstoffzuschlägen).

Das Gotthardkomitee stellt seine Befriedigung über den Ausgang der Debatten und Abstimmungen in verschiedenen Verlautbarungen und Gefässen fest, nicht zuletzt in aller Form im Jahresbericht 1991.

Die Opposition regt sich, das Referendum kommt hauchdünn zustande

Schon sehr früh, d.h. unmittelbar nach den Beschlüssen der nationalrätlichen Kommission haben diverse Gruppierungen⁵⁴ ihre Unzufriedenheiten artikuliert. Diese «Startgruppe» wird im Juni durch den Vorstand der Grünen Partei der Schweiz sekundiert, wobei zum ersten Mal eine Referendumsdrohung ausgesprochen wird. Ganz konkret wird die Opposition im September, weil die Grüne Partei der Schweiz tatsächlich beschliesst, das Referendum zu ergreifen, welches durch eine respektable Reihe von Interessengruppen unterstützt wird. Eine merkwürdige Allianz ergibt sich durch die Bemühungen des Basler Autojournalisten B. Böhi, welcher die Gotthard-NEAT bekämpft, weil er für eine zweite Strassenröhre eintritt. Die aus dem rechten Politiksektor stammende Schützenhilfe Böhi generiert in der Folge nicht weniger als 7000 Unterschriften zu den «grünen» Anliegen!

Demgegenüber unterstützt keine einzige grössere Organisation und vor allem keine grosse politische Partei das Referendum – nicht einmal der VCS oder die Strassenverkehrsverbände ACS und TCS machen mit.

⁵³ Auch die GV des GHK vom 22. Februar verabschiedet (nicht zuletzt im Hinblick auf die bevorstehende Frühjahrs-Session) eine Resolution in diesem Sinne.

⁵⁴ So insb. der Schweizerischer Bund für Naturschutz, die Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz, der Verkehrsclub der Schweiz und der WWF.

Die Unterschriftensammlung verläuft entsprechend schleppend. Kurz nach dem Jahreswechsel werden der Bundeskanzlei 50'529 Unterschriften gegen die Alp-Transit-Beschlüsse eingereicht, wovon 49'500 beglaubigt werden können. Bundeskanzler Couchepin ordnet eine Nachzählung an, welche sich zu einem eigentlichen «Auszahlungs-Krimi» entwickelt. Mehrere Nachkontrollen führen schliesslich am 9. März 1992 zum Ergebnis, dass das Referendum mit 50'051 gültigen Unterschriften hauchdünn zustande gekommen ist. Die somit notwendige Volksabstimmung wird ungesäumt auf den 27. September 1992 festgelegt.

Der Transitvertrag mit der EG

Neben den (in der Optik der Gotthard-Interessenten) in erster Linie sichtbaren Ereignissen in den Eidg. Räten und bei den Opponenten, spielt sich im Jubiläumsjahr 1991 eher etwas hinter den Kulissen eine aussen- und verkehrspolitisch äusserst wichtige und konsequenzenreiche Angelegenheit ab: am 21. Oktober schliesst Bundesrat Ogi in Brüssel nach jahrelangen zähen Verhandlungen den sog. Transitvertrag mit der EG ab. Der Vertrag wird am 3. Dezember paraphiert – das Gotthard-Komitee übergibt den Medien gleichentags ein Communiqué, wonach dieses Abkommen begrüsst wird, weil es ein gewisses Umdenken der EG bezüglich des Transportes von Gütern auf der Schiene erkennen lässt. Als wichtigste Vereinbarung enthält dieses Verständigungswerk die Bestimmung, dass ab dem 1. Januar 1993 täglich max. 100 Lastwagen zu 40 Tonnen die Schweiz durchqueren dürfen, jedoch nur dann, wenn die Hucklepackkapazitäten ausgeschöpft sind. Die Unterzeichnung des Vertrages erfolgte am 02. Mai 1992.

1992: Das Jahr der NEAT – Abstimmung / Präsidentenwechsel / Abstimmungskampf

Drei Tage nach der Nachzählung findet die ordentliche Generalversammlung 1992 des GHK statt. Aufgrund der neuen Sachlage müssen die Traktanden völlig umgekrempelt werden, der vorgesehene Referent aus dem BAV muss seine Teilnahme absagen.

Präsident Dr. J. Egli hat nach sieben Amtsjahren auf diese GV hin den Rücktritt erklärt. Eglis unbestrittene Verdienste werden entsprechend gewürdigt, als Nachfolger wird Regierungsrat Eduard Belser, Liestal, gewählt.

Die Aktivitäten des Gotthard-Komitees stehen nach dem Ergebnis der Nachzählung nun voll im Dienste des Abstimmungskampfes. Obschon das vorgelegte Paket – vor allem in offiziellen Kreisen – weitestgehende Zustimmung findet⁵⁵ – wird die Opposition als relativ gefährlich eingestuft, vor allem auch deshalb, weil sich die «Volksmeinung» bisher nicht so deutlich artikuliert hatte und deshalb etwas undurchsichtig blieb. Besonders schwierig zu beurteilen ist die Stimmung des Souveräns angesichts der das Portemonnaie visierenden Kampagne «Nein zu diesem 50'000-Millionen-Loch».

Der Abstimmungskampf verläuft denn auch recht temperamentvoll – dies vor allem in den Medien; grosse Teile der Bevölkerung reagieren jedoch zunächst erstaunlich indifferent, was die herrschende Unsicherheit aber weiter verstärkt. Das Engagement auf beiden Seiten ist entsprechend gross. Einen besonderen Kranz widmet das GHK in diesem Zusammenhang Bundesrat Adolf Ogi, der in zahllosen Veranstaltungen und bei jeder Gelegenheit das anspruchsvolle Projekt erläutert, begründet und verteidigt. Die befürwortende Kampagne wird von der Gesellschaft zur Förderung der schweizerischen Wirtschaft («Wirtschaftsförderung») koordiniert. Es wird vor allem mit konventionellen Mitteln wie Plakaten, Inseraten, Veranstaltungen, etc. gearbeitet. Die Kosten der ganzen Kampagne belaufen sich auf über 1,5 Mio Franken, das Gotthard-Komitee steuert dazu einen Beitrag von Fr. 100'000.- bei. Auf der gegnerischen Seite engagiert sich mit grossem persönlichem Einsatz die Zürcher Nationalrätin Verena Diener.

Im Vorfeld der Abstimmung kommt es zu zwei «Störmanövern», welche glücklicherweise keine negativen Folgen haben. Im ersten Fall reicht ein Zürcher Bürger staatsrechtliche Beschwerde beim Bundesgericht ein, es seien die Verfassungsmässigkeit einer ganzen Reihe staatspolitischer Dossiers⁵⁶ auf Verfassungswidrigkeit zu prüfen und einstweilen zu blockieren. Dieses «Paket» beinhaltet auch die NEAT-Abstimmung. Das Bundesgericht tritt jedoch auf die Beschwerde nicht ein. Das Luzerner Grüne Bündnis steht hinter dem zweiten Störmanöver. Es reicht im Luzerner Grossen Rat eine dringende Interpellation bezüglich des finanziellen Engagements des Gotthard-Komitees an der nationalen Kampagne. Auf die wahrheitsgetreue Auskunft des Präsidenten des GHK hin, wird ebenfalls staatsrechtliche Beschwerde erhoben, welche im letzten Moment vom Bundesgericht mangels Zuständigkeit abgewiesen wird.

Am 27. September 1992 heisst das Schweizervolk mit einer überraschend deutlichen Mehrheit von 63,3 %, d.h. mit 1'304'365 JA gegen 747'304 NEIN die Vorlage gut, was vom Bundeshaus über die Kantone bis zu den übrigen Befürwortern grosse Genugtuung auslöst.

Die übliche VOX-Analyse ergibt, dass das JA der Stimmbürger vor allem verkehrspolitisch motiviert ist (Umlagerungsziel), die Nein-Stimmen basieren vor allem auf finanziellen Bedenken. Die gut durchschnittliche Stimmbeteiligung von 45% ist vor allem der «Zugkraft» der NEAT-Abstimmung zu verdanken, die übrigen Vorlagen⁵⁷ hatten wenig Mobilisierungswirkung. Aufgrund dieses Ergebnisses wird im Oktober 1992 vom EVED der Planungs- und Entscheidungsablauf der NEAT in groben Zügen festgelegt, das Bundesamt für Verkehr und die SBB nehmen die konkreten Planungsarbeiten auf: das Vorprojekt sollte innert Jahresfrist, d.h. bis Ende 1993 vorliegen.

1993/94: Der Freude folgt Unsicherheit, die gesamtwirtschaftliche Rezession zwingt zu Einschränkungen. Finanzknappheit, Etappiergedanken, Alpeninitiative und eine zweite internationale Gotthard-Tagung fordern das Komitee permanent.

⁵⁵ Auch die Ostschweizer Kantone votieren im März geschlossen für das Projekt AlpTransit und auch zwischen den Gotthard- und Lötschberg-Kantonen kommt es zum Schulterchluss.

⁵⁶ u.a. auch EG-Aufnahmegesuch, EWR-Abstimmung.

⁵⁷ Geschäftsverkehrs-, Entschädigungs- und Infrastrukturgesetz der Eidg. Räte, Stempelsteuergesetz und Bäuerliches Bodenrecht.

Das wirtschaftliche Umfeld hat sich mittlerweile – schleichend schon seit einiger Zeit, beschleunigt aber in den letzten Monaten – merklich abgekühlt; die Arbeitslosenzahl nimmt zu, der Begriff «Rezession» greift Raum. Beschränkungen aller Art, «Sparübungen», Projektkürzungen, Etappierungen, etc. werden in allen Feldern des Lebens zur Alltäglichkeit. Auch das Grossvorhaben AlpTransit ist davon nicht ausgenommen, denn die Finanzlage des Bundes ist mehr als nur angespannt. Die Medien haben das Thema AlpTransit «fest im Griff», wobei die Akzente momentan entweder beim ausgebrochenen Geologenstreit oder dann bei der Finanzierungsfrage liegen, das Komitee legt sich aber zu diesen Themen eine gewisse Zurückhaltung auf und bleibt in dieser Phase im Bereiche allgemeiner Öffentlichkeitsarbeit eher im Hintergrund.

Umso aktiver ist das GHK aber in dieser Zeit der immer deutlicher drohenden Redimensionierungen auf der politischen Ebene. Am 30. März 1993 übermittelt der leitende Ausschuss Bundesrat Ogi seine grosse Besorgnis über die möglichen negativen Auswirkungen der Finanzlage des Bundes auf das Bauprogramm. Ogi antwortet am 26. April⁵⁸. Der Tenor lautet dahin, dass er wohl mit dem GHK übereinstimme, dass die Gotthard-Basislinie gewissermassen das Rückgrat des Gesamtpaketes sei. Das heisse aber noch nicht, dass dieses Vorhaben auch als Erstes zu bauen sei, zumal der Lötschberg zufolge kürzerer Bauzeit schneller dem Verkehr übergeben werden könne. Das GHK verfasst daraufhin ein entsprechendes Communiqué und weist mit Nachdruck darauf hin, dass der (von Ogi ausgehandelte) Transitvertrag ohne Gotthard nicht erfüllt werden kann.

Die Debatte über die Finanzlage des Bundes und die Auswirkungen der beschlossenen Vorhaben wirft zwar zunehmend hohe Wogen, ebenso sehr beginnen sich aber die direkt betroffenen Kantone (wieder) sehr intensiv um ihre spezifischen Anliegen insb. bezüglich der Linienführungen zu bemühen, Teilkonflikte, aus denen sich das GHK bewusst heraushält⁵⁹.

Inzwischen war die sog. «Alpeninitiative» zustande gekommen, welche – vereinfacht ausgedrückt – verlangt, dass der alpenquerende Güterverkehr von Grenze zu Grenze innerhalb von zehn Jahren vollständig auf die Schiene zu verlagern sei und dass die Strassenkapazitäten im Alpengebiet nicht weiter erhöht werden dürfen. Zusammen mit anderen verkehrspolitischen Vorlagen⁶⁰ gelangt diese Initiative am 20. Februar 1994 zur Abstimmung. Sie wird mit 954'433 Ja (52%) gegen 884 448 Nein und deutlichem Ständemehr eher überraschend angenommen. Die übliche Vox-Analyse stellt als entscheidende Faktoren die Sorge um die Umwelt, aber auch den systembedingt europafeindlichen Gehalt der Initiative fest – die EU ist denn auch entsprechend überrascht und auch verärgert.

In der Zwischenzeit eskalieren die Diskussionen um die

58 D.h. nach der Klausursitzung des Bundesrates, in welcher der Vorsteher des Eidg. Finanzdepartementes, Bundesrat Otto Stich, den Etappierungsgedanken thematisierte, dabei aber eine Zurückstellung des Lötschbergs postulierte.

59 Der Kanton Schwyz erklärt im Zusammenhang mit der Linienführungsfrage im November 1993 sogar den Austritt aus dem GHK, tritt aber im Sommer 1994 nach konzertierten Bemühungen des Ausschusses wieder bei.

60 Weiterführung der Autobahnvignette (Annahme mit 68,5%), Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe (Annahme mit 72,1%) und neue leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA, Annahme 67,2%) und Änderung des Luftfahrtgesetzes (Annahme 61,1%).

NEAT-Milliarden vor allem in «Bundesbern» zum Sturm, der Konflikt zwischen den Vorstehern des Finanz- und des Verkehrsdepartements⁶¹ wird offensichtlich.

Unter allen diesen Auspizien befinden es die leitenden Gremien des GHK als angebracht und notwendig, die Gotthard-Thematik mit einer weiteren Internationalen Tagung öffentlich und breit zur Darstellung zu bringen. Als Termin wird Oktober 1994 vorgesehen.

Die Hauptaktivitäten des Komitees fokussieren sich in der Folge auf die Vorbereitung dieses Anlasses. Die organisatorisch-logistischen Aspekte werden von der Geschäftsstelle unter der Leitung von Alfred N. Becker betreut, die fachliche Seite wird vom Verkehrsberater Ing. Werner Stohler koordiniert. Unterstützt werden die Arbeiten durch die Fachkommission des GHK. Die Tagung findet am 28. und 29. Oktober 1994 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Der erste Tag beinhaltet den eigentlichen Fachkongress mit verschiedenen prominenten Rednern aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Technik. Der zweite Tag ist einer Exkursion «vor Ort» gewidmet, mit Referaten in Wassen⁶² und Flüelen. Das Ziel der grossen Veranstaltung – besucht von über 160 Teilnehmern – wird aufgrund des lebhaften Echos in den Medien offensichtlich erreicht, nämlich ein klares Bekenntnis, dass eine NEAT ohne Gotthard undenkbar ist und dass dem Gotthard unter allen Umständen erste Priorität zukommen muss.

Gestützt wird dieses Fazit gegen das Jahresende hin durch eine Äusserung von BAV-Direktor Max Friedli, wonach bei einem Verzicht auf einen der beiden Basistunnel, der Gotthardachse eindeutig Priorität zukomme.

1995/96: Der Wechsel im Präsidium steht ganz im Zeichen der Finanzierungsfrage, die politische Wogen gehen hoch.

Sowohl in der Politik als auch in der Öffentlichkeit spitzt sich die Finanzierungsfrage für die Grossvorhaben des öffentlichen Verkehrs mehr und mehr zu. Die Generalversammlung des Jahres 1995⁶³ wird denn auch von diesem Thema dominiert. Da Regierungsrat E. Belser in Liestal vor einiger Zeit eine neue Direktion übernommen hat und nicht mehr für den Verkehr zuständig ist, hat er sein Amt als Präsident des GHK zur Verfügung gestellt. Alt-Präsident Egli nominiert als Nachfolger Regierungsrat Max Pfister / LU. Dieser wird mit Akklamation gewählt. Mit dem Übergang des Präsidiums geht auch der Vorsitz der Fachkommission wieder an Walter Niklaus, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern über. Als politisch wie auch vereinspolitisch besonders relevantes Ereignis dieses Jahres ist die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens über «Bau und Finanzierung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr» zu vermerken. Das Gotthard-Komitee reicht mit Datum vom 10. November folgende Postulate ein:

- Das Projekt NEAT ist nicht zu redimensionieren, sondern – wenn nötig – zu etappieren. Allfällige Etappen müssen in

61 Vor allem deshalb, weil Bundesrat Stich und seine Spezialisten die vorgesehenen Mechanismen und Modalitäten als völlig unrealistisch beurteilen.

62 In Wassen orientiert Regierungsrat Ambros Gisler/UR über die Probleme seines Kantons, in Flüelen rapportieren der Baudirektor des Kantons SZ, RR Wyrsh, und Staatsrat Respini TI über die spezifischen Anliegen ihrer Kantone.

63 Vom 21. Juni 1995

sich funktionsfähig, leistungsfähig und umweltgerecht sein. Auch bei den etappierten (später zu realisierenden) Abschnitten ist die Planung so weit voranzutreiben, dass der dafür notwendige Raum sichergestellt werden kann.

- Mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels auf der heute gültigen Rechtsbasis ist sofort und prioritär zu beginnen, ungeachtet des definitiven Ausgangs der finanziellen Regelungen für die Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs.
- Die Finanzierung in der vorgesehenen Form erachten wir als gangbaren Weg. Eine Modifikation im Sinne einer höheren Verschuldungsquote wäre denkbar.

Wie üblich werden die Medien zuhänden der Öffentlichkeit mit einem Communiqué über diese Stellungnahme bedient.

Am 26. Juni 1996 publiziert der Bundesrat seine mit grosser Spannung erwartete Botschaft über Bau und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Sie enthält im Wesentlichen folgende Elemente:

Kostenrahmen der einzelnen Grossprojekte:

- Für das Vorhaben Bahn 2000, 1. Etappe, werden 7,5 Milliarden Franken vorgesehen.
- Die zweite Etappe wird mit 5,9 Milliarden beziffert.
- Für die Lärmsanierung der Bahnen sollen 2,3 Milliarden eingestellt werden.
- Die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse werden mit 1,2 Milliarden veranschlagt.
- Für die Realisierung der Alpentransversalen sind 13,6 Milliarden vorgesehen.

Generelles Bauprogramm für die NEAT:

- Gleichzeitiger Bau von
 - doppelgleisigen Basistunneln am Gotthard und am Monte Ceneri
 - eines mehrheitlich einspurigen Basistunnels am Lötschberg
 - eines doppelspurigen Zimmerberg-Tunnels
- Schwerpunktmassige Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Pfäffikon.

Gemäss Bundesrat sollen diese Vorhaben wie folgt finanziert werden:

- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe 16,7 Milliarden
- Mehrwertsteuer-Erhöhung für die NEAT 5,8 Milliarden
- Darlehen des Bundes 9,2 Milliarden.

Diese Botschaft⁶⁴ giesst Öl ins Feuer der bereits flammenden Diskussion, welche nun landauf, landab vehement geführt wird. Vorab die Strassenverkehrsverbände geben sich empört. Aber auch die direkt betroffenen Kantone Uri und Tessin lehnen das Paket ab, weil die Frage der Zufahrtslinien nicht geklärt, sondern auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt wird.

Zusätzlich zur Finanzierungsfrage beginnt nun aber auch der Variantenstreit wieder neu aufzubrechen. Ausgelöst wird dieser durch eine Medienkonferenz der «Interessengemeinschaft Transalp», d.h. der «Lötschberg-Lobby», welche unbedingte

Priorität für das Lötschberg-Vorhaben reklamiert, weil nur dieses termingerechtere gebaut werden könne und es überdies keine geologischen Probleme und damit Risiken beinhalte.

Das Gotthard-Komitee beschliesst daraufhin, ein klares und deutliches Positionspapier zu verfassen und sich dabei erstmals auch explizit gegen das Lötschbergprojekt auszusprechen. Das in einem mehrstufigen internen Verfahren⁶⁵ sorgfältig erarbeitete Papier wird am 15. August 1996 durch Präsident Pfister/LU, Regierungsrätin Diener/ZH, Staatsrat Borradori/TI und Regierungsrat Feldges BS an einer Medienkonferenz im Hotel Bellevue in Bern im Rahmen einer sehr gut besuchten Medienkonferenz präsentiert. Die Quintessenz des Papiers: eine NEAT ohne Gotthard ist undenkbar und keine andere Variante ist allein geeignet, das Problem des Alpentransits zu lösen. In den Westschweizer Medien bricht in der Folge ein Proteststurm aus, der Kanton Solothurn distanziert sich, Uri verweist in einer Pressemitteilung auf die weiterhin ungelöste Frage der Zufahrten.

In den Eidg. Räten behandelt der Ständerat die Botschaft dieses Mal als Erstrat. Das Gotthard-Komitee hat Gelegenheit, seine Anliegen der zuständigen Kommission am 12. September vorzutragen. Der Ständerat behandelt die Botschaft im Rahmen der Wintersession am 9. und 10. Dezember in einer 14-stündigen, teils turbulenten Debatte. Mit 20 zu 12 Stimmen beschliesst der Ständerat, die NEAT nicht zu etappieren, Gotthard und Lötschberg gleichzeitig in Angriff zu nehmen, die Zufahrtsstrecken ungesäumt zu bauen und die «Bahn 2000» vollumfänglich zu realisieren. Der Kreditrahmen wird dadurch von 31 auf 34 Milliarden erhöht.

In der Zwischenzeit ist der Geologenstreit erneut aufgebrochen, der Begriff «Pioramulde» entwickelt sich zum Reizwort und zum Dauerbrenner. In Sedrun beginnen die ersten Arbeiten im Hinblick auf den senkrechten Zwischenangriff.

Am 6. September 1996 unterzeichnen Bundesrat Leuenberger und sein deutscher Kollege, Bundesverkehrsminister Wissmann, in Lugano die Vereinbarung «zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT». Als Infrastrukturmassnahmen sind insbesondere auf deutscher Seite der durchgehende viergleisige Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe - Basel, auf Schweizer Seite eine zweite Rheinbrücke in Basel und ein neuer Übergang aus dem Raum Basel ins Mittelland (neuer Juradurchstich) genannt. Die Vereinbarung hält den etappenweisen Ausbau der genannten Massnahmen, Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage, fest. Allerdings fehlen verbindliche Zeitangaben. Die Bundesversammlung genehmigt die Vereinbarung am 3. März 1998, während sie in Deutschland lediglich den Status einer (Minister-) Ressortvereinbarung hat.

Der Verkehrsberater des GHK, W. Stohler, ist in diesem arbeitsreichen Jahr nicht nur zuhänden der Fachkommission und des Ausschusses tätig, er pflegt (wie schon seit Beginn seiner Tätigkeit) vor allem intensive Kontakte mit «zugewandten Orten», so insbesondere mit den Gotthard-Lobbies nördlich und südlich unseres Landes.

64 Von welcher salopp gesagt wird «Bauprogramm Ogi, Finanzierungsprogramm Stich».

65 Erstfassung durch die Geschäftsstelle, Überarbeitung durch den Verkehrsberater, Bereinigung durch die Fachkommission und definitive Fassung durch den leitenden Ausschuss.

1997/98: Unsicherheit und Durchbruch

Schon gegen Ende des Vorjahres, aber zunehmend in den ersten Monaten des Jahres 1997 zeichnen sich zunehmend Tendenzen und Signale ab, die auf eine mögliche Zurückstellung der Gotthardachse hinweisen: das vom Ständerat beschlossene NEAT-Bauprojekt wird in vielen Kreisen als überrissen kritisiert, die Piora-Diskussion erreicht ihren Höhepunkt. Dazu kommt, dass die vom Bund bei der Firma Ecoplan in Bern veranlasste Studie über die Wirtschaftlichkeit der NEAT-Variante Lötschberg günstige Werte für diese Achse errechnet.

Gestützt auf eine Lagebeurteilung⁶⁶ des Leitenden Ausschusses wird beschlossen, die Aktivitäten des Gotthardkomitees nochmals deutlich zu verstärken, zur Ausarbeitung eines diesbezüglichen Aktionsprogrammes wird eine Task-Force aus dem Schosse der Fachkommission ins Leben gerufen⁶⁷.

Unter dem Eindruck der Ecoplan-Studie über die Wirtschaftlichkeit der Lötschbergachse, erteilt das GHK dem Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich (IVT) umgehend einen Auftrag zur kritischen Analyse der Ecoplan-Studie und zur Quantifizierung der Nutzenpotentiale der beiden Varianten in volkswirtschaftlicher Sicht. Bereits am 20. Mai präsentieren die Professoren Hidber und Brändli die auf einer Kosten-/Nutzenanalyse beruhenden Resultate: Diese lauten – zusammengefasst – wie folgt:

- Das Einzugsgebiet des Gotthard verfügt über das grösste Nachfragepotential und dies sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr
- Die Gotthardachse bindet auch die Euregio Bodensee, das Bundesland Baden-Württemberg und die Ostschweiz an die NEAT an.
- Der Gotthard ist – traktionstechnisch eminent wichtig – eine durchgehende Flachbahn von Grenze zu Grenze.
- Der Reisezeitgewinn ist für fast alle wichtigen Relationen am höchsten.
- Kein anderes Tunnelprojekt durch die Alpen (inkl. Nachbarländer) weist in der Gesamtheit derart günstige Gegebenheiten auf, dies sichert der Schweiz langfristige Konkurrenzvorteile.

In der Zwischenzeit ist mit der sog. «Manifestation von Sedrun» ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht worden: Im Rahmen einer erweiterten Generalversammlung⁶⁸ des GHK wird am 23. April am Ort des wichtigsten Zwischenangriffes für den Basistunnel eine von über 150 namhaften Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft besuchte Promotionsveranstaltung durchgeführt; die einstimmig verabschiedete «Erklärung von Sedrun» findet in der Folge in der Presse und in der Öffentlichkeit grösste Beachtung⁶⁹.

18 Kantone, eine Reihe von Schweizerischen Handelskammern, das Bundesland Baden-Württemberg, das Bundesland

⁶⁶ vom 23. Januar 1997.

⁶⁷ W. Niklaus/LU, Vorsitz; Walter Diener/ZH; Walter Jauch/UR und Ricco De Gottardi/TI.

⁶⁸ Diese GV muss neben allen politischen Traktanden den Rücktritt des langjährigen Geschäftsführers des Komitees, Herrn Alfred N. Becker, zur Kenntnis nehmen und bestellt daraufhin W. Niklaus, Präsident der Fachkommission, zum interimistischen Geschäftsführer.

⁶⁹ Die ohne Pomp, aber klar und sauber aufgemachte Pressemappe zu diesem denkwürdigen Anlass enthält nicht weniger als 14, teils umfangreiche Dokumente.

Vorarlberg und das Comitato Italo-Svizzero verabschieden in diesem Manifest die folgenden zentralen Aussagen⁷⁰:

- Die Schweiz braucht die NEAT
- Die NEAT braucht eine gesicherte Finanzierungsgrundlage
- Der Gotthard ist das unverzichtbare Rückgrat
- Keine NEAT ohne Gotthard!

Wenige Tage darauf trifft sich der Präsident des GHK im solothurnischen Egerkingen zu einer Aussprache mit der Präsidentin des Lötschberg-Komitees «Transalp», Frau Regierungsrätin Dori Schaefer. In einer gemeinsamen Medienerklärung befürworten und unterstützen die beiden Komitee-Präsidenten⁷¹ die sog. Netz-Lösung, d.h. den gleichzeitigen Bau beider Varianten, dies sowohl mit taktischen als auch mit staatspolitischen Motiven⁷². Ganz besonderes Gewicht erhält diese Übereinkunft durch den in diesen Tagen bekannt gewordenen Antrag der nationalrätlichen Verkehrskommission, den Gotthard-Basistunnel nicht in erster Priorität zu realisieren.

Im Juni nimmt Präsident Pfister an der Session des Nationalrates zum Thema NEAT teil. Er hält «vor Ort» fest, dass eine Rückstellung des Gotthards keinesfalls akzeptiert werden könne. Da die Etappierung in der Schlussabstimmung jedoch trotzdem obsiegt, steht ein schwieriges und aufwendiges Differenzbereinigungsverfahren mit dem Ständerat an.

Das Komitee begleitet die Politik in dieser kritischen Phase auf allen Ebenen und in allen Sektoren und vor allem im Direktkontakt sehr intensiv. Darüber hinaus wird als Informationsmedium für breitere Kreise das Periodikum «Gotthard-News» geschaffen, welches im Februar 1998 erstmalig erscheint. Der hohe Aufwand für alle diese Bemühungen führt dazu, dass der Leitende Ausschuss sogar eine temporäre Sonderfinanzierung beschliessen muss. W. Niklaus wird vom Ausschuss bei dieser Gelegenheit definitiv zum Geschäftsführer gewählt, die Agentur Hugo Schmidt AG in Luzern erhält das wichtige Mandat für Kommunikation und PR des GHK übertragen.

In der Winter-Session 1997 / Frühjahrs-session 98 beschliessen Ständerat und Nationalrat nach ausgiebigster Debatte, Gotthard und Lötschberg gleichzeitig und in einer ersten Bauphase zu realisieren (sog. Netzvariante), womit zur grossen Erleichterung des Komitees ein erster grundsätzlicher Durchbruch erreicht ist. Der Zimmerberg-, der Hirzel-, der Ceneri-Tunnel und die Ausbauten auf der Strecke St. Gallen – Arth-Goldau gehören jedoch zu einer zweiten Bauphase, über deren Beginn der Bundesrat entscheidet.

Am 20. März 1998 fasst die Bundesversammlung zwei weitere für die NEAT-Frage zentrale Beschlüsse, nämlich

- den Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (Finöv) und
- den Bundesbeschluss über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Diese für die Alpentransitfrage schicksalhaften Finanzierungs-Vorlagen sollen bereits im folgenden Herbst zur Volksabstimmung gelangen.

Das Gotthardkomitee ballt alle seine Kräfte, um den anstehenden Beschlüssen bei Volk und Ständen zum Erfolg zu verhelfen. Erleichternd wirkt der Befund der aufwendigen Son-

⁷⁰ Im Originaltext drei Druckseiten plus eine Seite Unterschriften.

⁷¹ Selbstverständlich nach gebührenden Vorabklärungen und Kontakten.

⁷² Staatspolitisch mit der Akzentsetzung auf die Anbindung aller Landesteile an die künftige NEAT und taktisch aufgrund der Einsicht, dass nur eine solche Lösung überhaupt mehrheitsfähig ist.

dierbohrungen an der Pioramulde, welche zeigen, dass die schwierige Zone mit dem zuckerförmigen Dolomit nicht zur Tunnelsohle herabreicht.

Es finden in dieser Phase zahlreiche öffentliche Veranstaltungen statt⁷³, die «Gotthard-News» werden breit gestreut, die Referenten- und Medienarbeit erreicht ein Maximum. Die unzähligen Stunden, die vom Präsidenten über den leitenden Ausschuss und die Geschäftsstelle hin bis zu einzelnen Mandatsträgern in diesem entscheidenden Jahr geleistet werden, tragen glücklicherweise Früchte: in zwei denkwürdigen und teilweise auch sehr emotionsgeladenen Abstimmungen fallen nach intensivem Kampf die für die NEAT relevanten positiven Entscheide: sowohl die LSVA-Vorlage (27. September) als auch die FinöV-Abstimmung (29. November) werden von Volk und Ständen gutgeheissen!

Damit heisst es endlich: Bahn frei!

1999 und 2000: das Werk wird in Angriff genommen.

Nach überstandener Abstimmungsschlacht will der Leitende Ausschuss einen in vielen solchen Fällen eintretenden «Durchhänger» verhindern und erhebt bei seinen Mitgliedern die Themen und Prioritäten für die weiterführende Arbeit. Daraus resultiert folgende Liste:

- Rasche Realisierung der Gotthard-NEAT
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene
- Lückenschliessung zwischen Basel und Mailand
- Optimierung des Personen-Fernverkehrs
- Hochgeschwindigkeits-Anschlüsse in Nord und Süd.

Die Frage einer zweiten Röhre für die Strasse wurde in der Umfrage sachlich thematisiert, wird jedoch in der Prioritätenliste mit «niedrig» eingestuft.

Die sich so ergebende neue Ausrichtung des GHK wird an der GV vom 23. April 1999 in Luzern verabschiedet. Die höchst intensive Tagesarbeit insb. des Vorjahres kann in diesem Sinne deutlich reduziert werden, die Begleitung der erwählten Themen erheischt aber dennoch ein sehr sorgfältiges Verfolgen insb. aller bahnpolitischer Vorgänge im In- und benachbarten Ausland. Zur Abdeckung des Informationsbedarfs einer weiteren Öffentlichkeit werden auch die «Gotthard-News» mit zwei weiteren Ausgaben ergänzt. Zahlreiche Reaktionen bestätigen, dass mit diesem Informationsmedium auch nach den grundsätzlichen Beschlüssen ein echtes Bedürfnis abgedeckt wird.

Am 24. Juni kann Präsident Pfister – im Sinne der neu definierten Prioritäten – in Sedrun neben zahlreichen Mitgliedern des Komitees nicht weniger als 35 Regierungs-, Wirtschafts- und Medienvertreter aus dem Bundesland Baden-Württemberg zu einem Informationstreffen und zur Besichtigung der Baustelle des Zugangstollens begrüssen. Der Anlass findet bei den Anwesenden und anschliessend in der süddeutschen Presse einen ausgezeichneten Widerhall.

Auf der formellen Seite gelingt es dem Präsidenten, sowohl den Kanton Solothurn, die Solothurnische Handelskammer

und die Stadt Olten wieder für den Beitritt zum GHK zu gewinnen. Die Mitgliederbeiträge werden aufgrund der neuen Lage und gemäss einem leicht modifizierten Schlüssel wieder «normalisiert».

Am 4. November findet in Amsteg in Gegenwart von rund 250 Gästen die erste Sprengung auf der Nordseite der Gotthard-NEAT statt⁷⁴, dieses Datum steht (obschon sehr viele Vorbereitungs- und Sondierungsarbeiten schon seit längerer Zeit im Gange waren) für den eigentlichen Baubeginn. Präsident Pfister nimmt als Referent⁷⁵ an diesem historischen Ereignis teil, die Medien würdigen in der Folge das beharrliche und erfolgreiche Wirken des GHK.



1. Sprengung in Amsteg 4. November 1999
v.l.n.r. M. Borradori, Staatsrat Kt. Tessin; Dr. G. Blum, VR Präsident ATG; A. Gisler, RR Kt. Uri; M. Pfister, RR Kt. Luzern und Präsident des Gotthard-Komitees. Foto ATG

Als Negativum des Jahres 1999 vermerkt das GHK den Entscheid des Bundesrates, den neuen Zimmerbergtunnel nicht vorzeitig zu realisieren, obwohl zahlreiche Gründe – nicht zuletzt finanzielle – für einen vorzeitigen Bau gesprochen haben. Der Präsident zeigt gerade an diesem Beispiel auf, wie wichtig es für das Komitee ist, «am Ball» zu bleiben und das Geschehen sehr sorgfältig zu verfolgen.

Expressis verbis neutral bleibt das GHK weiterhin in der Frage der Linienführungen in Uri und im Tessin, ein Thema, das sich vor allem in Uri wieder zu aktualisieren beginnt.

Am 2. November unterzeichnen Bundesrat Leuenberger und sein italienischer Kollege, Verkehrsminister Treu, in Basel die Vereinbarung «über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der NEAT an das italienische Hochleistungsnetz» (Südanschlüsse). Die Vereinbarung, die quasi das Pendant zum «Vertrag von Lugano» (1996) zwischen der Schweiz und Deutschland ist, hält diverse kurz- und mittelfristige Infrastrukturmassnahmen und technische Verbesserungen zur Kapazitätserhöhung und Verkürzung der Reisezeit (ohne verbindliche Zeitangaben) sowie längerfristig eine neue

⁷³ So insb. die von viel Prominenz bestrittenen und besuchten Anlässe «Ja zur Modernisierung der Schweizer Bahnen» am 4. Mai in Luzern (verbunden mit der ordentlichen GV des GHK) und «Bau und Finanzierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr» am 12. November in Olten.

⁷⁴ Präzis: Erstsprengung am 1,8 Kilometer langen Zugangstollen

⁷⁵ Als einer der weiteren Redner betont Regierungsrat Ambros Gisler / UR, dass «Uri überzeugt Ja zur NEAT» sagt, von Vorbehalten bezüglich der Zufahrtslinie ist ausnahmsweise nicht die Rede.

Hochleistungslinie von Lugano nach Mailand fest. Die Bundesversammlung genehmigt sie am 19. März 2001.

2000: Wechsel im Präsidium, weitere wichtige Mutationen, eigentlicher Baubeginn im Süden, Positionsbezug zum Gotthard-Strassenverkehr .

Der seit 1995 amtierende Präsident des Gotthard-Komitees, Regierungsrat Max Pfister, Luzern, tritt auf die Generalversammlung vom 20. Mai 2000 von seinem Amt zurück. Das dienstälteste Mitglied des Komitees, Regierungsrat Ambros Gisler / UR⁷⁶ würdigt die grossen Verdienste des abtretenden Präsidenten in kritischer Zeit. Die Generalversammlung wählt als Nachfolger Regierungsrat Dr.sc.techn. ETH Ruedi Jeker, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich.

Am 10. Juli findet in Bodio offiziell die erste Sprengung⁷⁷ auf der Südseite statt, dadurch kann der Gotthard-Basistunnel als «von allen Seiten her⁷⁸ im Bau» befindlich deklariert werden.

In den weiterhin regelmässig erscheinenden «Gotthard News Nr. 1/2000» bezieht das GHK im Sinne einer «Vernunftete von Schiene und Strasse» erstmals seit längerer Zeit wieder Stellung zur Frage der zweiten Röhre für den Strassentunnel. Das Komitee hält zunächst fest, dass die Frage einer zweiten Röhre längerfristig mit Sicherheit aktuell werden wird und deshalb rechtzeitig thematisiert werden sollte. Einem solchen Ausbau stehe aber nur schon der Alpenschutzartikel in der Verfassung entgegen. Auch dürfe mit Kapazitätserweiterungen im alpenquerenden Strassenverkehr die uneingeschränkte Konkurrenzfähigkeit der NEAT nicht beeinträchtigt werden, welche mit Begleitmassnahmen auf alle Fälle sicherzustellen wäre. Dem Schutz von Bevölkerung und Natur komme entscheidende Bedeutung zu. In der Herbstausgabe der «News» bekräftigt Regierungsrat Jeker in seinem Leitartikel die Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik.

Die Verunsicherung im Tessin bezüglich des Baubeginns am Monte Ceneri fordert den Staatsrat des Kantons TI und die Spitzenverbände der dortigen Wirtschaft heraus. In seinem ersten Editorial unterstützt der neu gewählte Präsident Jeker diese Forderungen in der bereits erwähnten Ausgabe der «Gotthard-News».

Die Frage der Linienführung im unteren Kantonsteil von Uri wird auf Grund des Bundesrätlichen Entscheides⁷⁹, die sog. Talvariante zu realisieren, erneut höchst aktuell – eine Kontroverse, welche über den Zeitraum dieser Berichterstattung hinausgeht und auch zur Zeitpunkt der Niederschrift noch offen ist.

Im übrigen verläuft das Jahr vergleichsweise ruhig, der leitende Ausschuss und die Geschäftsstelle bleiben aber, wie zu Beginn des Vorjahres beschlossen, am Puls der Ereignisse.

76 Welcher seinerseits zurücktritt, ebenso wie das ebenfalls sehr langjährige Mitglied Richard Wyrsh / SZ.

77 Auch hier im Sinne eines förmlichen Ereignisses, nachdem selbstverständlich – und nicht nur in Bodio - schon viele Vorarbeiten geleistet worden waren.

78 Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio.

79 Sachplanentscheid Alptransit Gotthard AG im Bereich des Abschnittes Uri vom 19. Juni 2000.

Wo steht das Gotthard-Komitee Ende 2000?

Als Standortbestimmung für den Abschluss dieses historischen Rückblickes eignet sich der letzte Abschnitt des Editorials der «Gotthard-News Nr. 2/2000» aus der Feder des Präsidenten Ruedi Jeker bestens:

«Nachdem sich nun die Eisenbahntransversale definitiv im Bau befindet, können wir uns noch längst nicht zurücklehnen und ausruhen. Weiterhin gilt es, für unsere Sache einzustehen und uns für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie einen integralen Ausbau der Gotthardachse einzusetzen. Die Verkehrspolitik wird von uns gesamtheitlich betrachtet. Unser Einsatz für diese gesamtheitliche Lösung wird noch lange vonnöten sein.»

Die Ereignisse der Zwischenzeit haben diese Voraussicht in aller Deutlichkeit bestätigt.

* * *

Redaktioneller Einschub

Die Geschichte des Gotthardkomitees wurde – Anlass war die runde und «magische» Jahreszahl – per Ende 2000 mit einem hoffnungsvollen Ausblick abgeschlossen. Die vorliegende, unmittelbar daran anschliessende Fortsetzung deckt den intensiven Zeitraum bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und Übergabe von der AlpTransit Gotthard AG an die SBB Mitte 2016 ab. Das Dokument ist in diesem Sinne sowohl bei den Seitenzahlen als auch bei den Fussnoten durchnummeriert und vom gleichen Autor im gleichen Satz und im gleichen Stil verfasst.

SIEBTER TEIL: DER LÄNGSTE TUNNEL DER WELT WIRD REALITÄT UND DIE DURCHGEHENDE FLACHBAHN DURCH DIE ALPEN KOMMT IN GRIFFNÄHE.

2001: Podiumsgespräch und schwerer Unfall im Strassentunnel setzen Akzente in einem politisch zunächst eher ruhigen Jahr.

Die Generalversammlung vom 17. Mai 2001 im Konferenzzentrum des Unique Airport Zürich widerspiegelt den vorsichtigen Optimismus der vorangegangenen Monate und zeugt von einem – vorübergehend – eher ruhigen Fahrwasser.

Gerade aus diesem Grund - allseitige Schärfung des Bewusstseins für die eminente Rolle einer modernen Flachbahn durch die Alpen – wurde im Hintergrund (insb. durch die Info-Gruppe des GHK unter der Leitung des Geschäftsführers W. Niklaus) ein breit angelegtes, öffentliches Podiumsgespräch mit dem Thema «Wann endlich kommt der alpenquerende Güterver-

kehr auf die Schiene?» vorbereitet. Dieses findet am 30. August im Verkehrshaus Luzern statt. Dem illustren Podium⁸⁰ gelingt es, den Funken überspringen zu lassen, denn das Medienecho ist ausgesprochen gross. Inhaltlich besteht – mit Ausnahme seitens der ASTAG – ein klarer Konsens, dass die Bahn für den Schwerverkehr letztlich die einzige Alternative ist und eine zweite Gotthard-Strassenröhre die Probleme nicht löst.

Der schreckliche Unfall im Strassentunnel vom 24. Oktober führt mit aller Deutlichkeit vor Augen, wie verletzlich das Verkehrssystem auf der Gotthardachse ist und bleibt. Der Tunnel muss für einige Zeit geschlossen werden und die SBB stellt Ersatzangebote zur Verfügung. Das Gotthardkomitee setzt sich dafür ein, dass diese Angebote auch nach der Wiedereröffnung erhalten bleiben – eine Chance, dem Verlagerungsziel einen Schritt näher zu kommen.

2002: Jahresbeginn mit Schwerpunkt Hintergrundarbeit. Wechsel in der Geschäftsführung. Der Entscheid des Bundesrates zur Variante «Uri Berg lang» aktiviert die zahlreichen Planungsmechanismen und vor allem die komplexe Finanzplanung – alle Baustellen sind aktiv und in Bodio wird die erste Tunnelbohrmaschine angefahren. Breit gestreute Vernehmlassungsergebnisse zur zweiten Röhre des Strassentunnels.

In den ersten Monaten des Jahres wird auf allen Ebenen vor allem Hintergrundarbeit geleistet. An der Generalversammlung vom 24. Mai im Bahnhof Luzern erklärt Präsident Jeker, dass «man sich in einer ruhigen Phase» befinde, das Komitee aber in einem einsatzbereiten Zustand gehalten werden müsse. In diesem Sinne berichtet Regierungsrat Isidor Baumann/UR über seine Unterredung mit BR Leuenberger und Vertretern des BAV bezüglich der Linienführung der nördlichen Zufahrten zum Basistunnel.

An der gleichen Generalversammlung geht die Geschäftsführung des GHK von Walter Niklaus, der dieses Amt seit 1984/87⁸¹, also 18 Jahre lang mit grossem Engagement versehen hat, an Dr. iur. Thomas Kappeler über, welcher in der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich für politische Geschäfte und Kommunikation zuständig ist.

Kurz nach der Generalversammlung, nämlich am 26. Juni spricht sich der Bundesrat für die Linienführung «Berg lang geschlossen» als Nordzufahrt aus und schreibt dies im Sachplan AlpTransit fest – die oben zitierte Hintergrundarbeit hat hier also ihren erfolgreichen Niederschlag gefunden. Trotz der grossen Befriedigung über diesen Grundsatzentscheid liegen die Probleme – wie immer – bei den damit verbundenen «Details». Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass dieser Abschnitt nicht Bestandteil der seinerzeitigen FinöV-Vorlage war und somit laut Bundesrat nicht vor 2020 in Angriff genommen werden kann. Bis dahin müssen für die Zwischenzeit von der

Eröffnung des GBT bis zur Inbetriebnahme der Bergvariante umwelt- und raumverträgliche Lösungen im Urner Talboden gefunden werden. Gleichzeitig müssen die notwendigen Planungsmechanismen und die Finanzierungsverfahren aktualisiert, bzw. von Grund auf erneuert werden⁸².

In der Zwischenzeit sind die Vorbereitungen an den fünf Grossbaustellen für den GBT (Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio) so weit gediehen, dass die konkret-produktiven Arbeiten aufgenommen werden können. Mit einer kleinen Feierlichkeit wird am 7. November in Bodio die erste Tunnelbohrmaschine in Gang gesetzt.

Die im Dezember erscheinenden «Gotthard News» 2/2002 widmen sich in erster Linie den anstehenden Entscheiden auf Bundesebene⁸³. Die eminente Wichtigkeit des Baus der Basistunnel am Ceneri und am Zimmerberg wird im Editorial des Präsidenten einmal mehr hervorgehoben. Immer wieder wird auch darauf hingewiesen, bei der Planung des künftigen Betriebes den Personenverkehr nicht nachrangig zu behandeln. Die Resultate des Vernehmlassungsverfahrens im Rahmen der parlamentarischen Initiative Giezendanner zur unverzüglichen Planung einer zweiten Tunnelröhre für den Strassenverkehr reichen bei den im Komitee vertretenen Kantonen von deutlicher Ablehnung (ZH, SZ, ZG, SO und BS) über Ablehnung mit Vorbehalten (UR, LU und NW) hin zu Befürwortern (OW, BL, AG und TI). Die Konsistenz der Stellungnahmen ist unterschiedlich, wobei aber fast durchwegs, also auch bei den Befürwortern, eine klare oder zumindest latente Kannibalisierung der NEAT festgehalten wird.

2003: Von der Hintergrundarbeit zur Sichtbarkeit: zahlreiche dezidierte Stellungnahmen, Dokumentationen und eine Resolution verleihen dem Komitee eine klare Stimme. Grundtenor: der Basistunnel darf kein Stückwerk bleiben! Eine wissenschaftliche Studie soll mit dem Horizont 2020 die voraussichtlichen Verkehrsströme mit den dann zumal vorhandenen Infrastrukturen in Bezug setzen.

Diese Studie wird in den ersten Wochen des Jahres an eine Arbeitsgemeinschaft⁸⁴ von renommierten Fachleuten vergeben, der Schlussbericht soll in der ersten Hälfte des Jahres 2004 vorliegen.

Mit Schreiben vom 8. April 2003 nimmt das Gotthard-Komitee im Rahmen des vom UVEK durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens Stellung zu den aufgelegten Sachplänen Schiene/öV und Strasse. Es verlangt, dass die beiden Pläne wegen ihres sachlichen Zusammenhangs in einen Plan zusammengeführt werden. Zudem verlangt es, dass auf der NEAT-Achse neben den erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr auch jene für den internationalen, nationalen und regionalen Personenverkehr bereitgestellt werden.

80 Teilnehmer: Dr. Max Friedli, Direktor BAV; Dr. Ruedi Jeker, Präsident GHK; Max Pfister, Regierungsrat LU; Isidor Baumann, Regierungsrat UR; Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo; Hans-Peter Bloch, Direktor ASTAG und NR Fabio Pedrina, Airolo.

81 Ab 1984 mit dem Präsidium Egli/LU zunächst als Vorsitzender der Fachkommission, ab GV 1987 formell als Geschäftsführer.

82 Dabei geht es in einem ersten Schritt um eine Botschaft des BR an die eidgenössischen Räte über einen Planungskredit «NEAT 2».

83 Insb. Planungskredite NEAT 2, bzw. Dringlichkeit der Botschaft zur Freigabe der gesperrten Mittel für die zweite NEAT-Bauphase.

84 Prograns AG/Dr. Stefan Rommerskirchen und Rapp-Trans AG/Dr. Eugen Meier-Eisenmann.

An der Generalversammlung vom 16. Mai 2003 in Bodio⁸⁵ geht Präsident Jeker primär auf die Bedeutung des Zimmerberg- und des Ceneri-Basistunnels für das Gesamtsystem NEAT ein. Gerade auch in diesem Sinne verabschiedet die GV eine entschiedene Resolution mit folgenden Schwerpunkten:

Bei der anstehenden Mittelfreigabe für die zweite Phase der NEAT müssen sowohl die Mittel für den Ceneri- als auch für den Zimmerberg-Basistunnel freigegeben werden.

Im weiteren verlangt das Gotthard-Komitee, dass der Planungskredit für die weiteren Ausbauschritte der NEAT (NEAT 2) den eidg. Räten wie angekündigt im zweiten Halbjahr 2003 vorgelegt wird.

Mit Befriedigung wird davon Kenntnis genommen, dass die Planaufgabe für den Ceneri-Basistunnel im April 2003 erfolgt ist. Anders sieht es hingegen bei Zimmerberg aus: hier verlangt das Komitee, dass die nötigen Vorbereitungsarbeiten ungesäumt vorangetrieben werden.

Im Weiteren lehnt das Gotthard-Komitee eine Verwendung des Bundesanteils der LSVA für den allgemeinen Bundeshaushalt ab.

Der Resolutionstext wird den Bundesräten Leuenberger und Villiger mit einem adäquaten Begleitbrief persönlich übermittle.

Am 20. Juni nimmt das Gotthard-Komitee im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung zum Entlastungsprogramm 2003 für den Bundeshaushalt. Wie schon in der Resolution einen Monat zuvor, lehnt es das Vorhaben ab, nur noch rund 80% des Bundesanteils an den LSVA-Einnahmen in den FinöV-Fonds fliessen zu lassen.

In der zweiten Jahreshälfte nimmt das Komitee mit Befremden davon Kenntnis, dass der Bundesrat in seiner Botschaft über die zweite Phase der NEAT-Verwirklichung das grosse Projekt ein weiteres Mal unterteilen und dabei den Ceneri priorisieren will. Das GHK stellt klar, dass die Gotthard-NEAT eine Einheit ist und jede Zerstückelung nicht nur Verzögerungen verursacht, sondern auch die Gefahr von Effizienzverlusten und damit auch von Mehrkosten birgt.

2004: Ortstermin in Sedrun und Plangenehmigung Nord im März, Freigabe der bisher gesperrten Mittel für die zweite Phase (und damit für den Ceneri) in der Sommersession – Stabübergabe an der GV: Rita Fuhrer folgt Ruedi Jeker im Präsidium des Komitees. Resultate der Studie Progtrans. Sorgen über die Finanzierungskomplikationen für den FinöV-Fonds. Kein zweiter Strassentunnel am Gotthard, nachdem der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» am 8. Februar von Volk und Ständen deutlich verworfen wird.

Am 5. März befahren die Mitglieder der Fachkommission unter der kompetenten Führung von Peter Zbinden, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Alp Transit Gotthard AG, den Schacht

Sedrun und können die vom Schachtfuss ausgehenden Arbeiten⁸⁶ in Augenschein nehmen.

Mit der Plangenehmigung des UVEK vom gleichen 5. März für den nördlichsten Tunnelabschnitt und die daran anschliessenden Strecken in Uri sind die Voraussetzungen gegeben, dass auch beim zeitkritischen letzten Abschnitt des Basistunnels mit den Arbeiten begonnen werden kann. Trotz verbleibenden Unsicherheiten⁸⁷ verzichtet der Kanton Uri auf eine Anfechtung.

Nachdem der Ständerat dem Bundesbeschluss über den Zusatzkredit für die NEAT und die damit verbundene teilweise Freigabe der gesperrten Mittel für die zweite Phase bereits zugestimmt hatte, stimmt in der Sommersession – und damit unmittelbar vor der GV des Komitees – auch der Nationalrat zu⁸⁸. Eine entscheidende Hürde ist damit genommen.

An der Generalversammlung vom 18. Juni im Hotel Aarhof in Olten gibt Präsident Dr. Ruedi Jeker aufgrund seines Direktionswechsels seinen Rücktritt bekannt und schlägt als Nachfolgerin Frau Rita Fuhrer, Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich, zur Wahl vor.

Frau Fuhrer wird einstimmig gewählt, sie bedankt sich für das damit ausgesprochene Vertrauen. Regierungsrat Walter Straumann (SO) würdigt die Verdienste und das Engagement von Ruedi Jeker und verdankt sein Wirken mit herzlichen Worten und einem passenden Geschenk.

Als Hauptreferent an der GV orientiert Dr. Stefan Rommerskirchen von der ProgTrans AG Basel über die Resultate der Studie «Alpenquerender Verkehr 2020 mit Fokus Gotthard-Achse». Es wird im Personenverkehr – je nach Szenario – auf der Strasse mit einer Zunahme um 25 bis 30% und auf der Schiene mit einer solchen von 33 bis 45% gerechnet.

Im Güterverkehr prognostiziert Rommerskirchen, wiederum je nach Szenario, auf der Strasse eine Zunahme von 20 bis 30% und auf der Schiene gar von 75 bis 100%. Die im Rahmen der NEAT 1 geschaffenen, bzw. geplanten Bahnkapazitäten werden ausreichen, um in den Basistunnels die Nachfrage zu bewältigen. Engpässe werden hingegen auf den Zulaufstrecken erwartet. Die Strassenkapazität werde an normalen Tagen auch in Zukunft ausreichen, an Spitzentagen jedoch nicht.

Am 8. September unterbreitet der Bundesrat den eidg. Räten die Botschaft «zur Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des Schweizerischen Schienennetzes und zur Trassensicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken». Dieser Erlass enthält zwei summenmässig nicht besonders auffällige, aber ausgesprochen wichtige Kreditanträge. Der erste, umfassend 15 Mio. CHF⁸⁹, dient hauptsächlich dem vorsorglichen Landerwerb für jene Flächen, welche später für die zurückgestellten Strecken beansprucht werden müssen. Der zweite Kreditantrag über 24 Mio. CHF dient der Aufarbeitung der Projekt-

⁸⁵ Diese ermöglicht den Teilnehmern am Nachmittag unter kundiger Führung auch einen Einblick in die dortige Baustelle.

⁸⁶ Vortriebsarbeiten für die Multifunktionsstelle und für die eigentlichen Tunnelröhren in Richtung Nord und Süd.

⁸⁷ Insb. hinsichtlich der anvisierten Variante «Berg lang, geschlossen» – immerhin ist das unterirdische Verzweigungsbauwerk in der Plangenehmigung enthalten.

⁸⁸ Sitzung vom 10. Juni 2004 mit 134 gegen 42 Stimmen.

⁸⁹ Wovon zwei Drittel für die Gotthard- und ein Drittel für die Lötschbergachse.

grundlagen und einer vertieften Analyse der beiden NEAT-Strecken nach betriebliehen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten. Dabei sollen die Engpässe auf beiden Achsen besonders herausgearbeitet werden. Von entscheidender Wichtigkeit für die Gotthard-NEAT ist eine Tranche von 11 Mio. CHF⁹⁰ für die Ausarbeitung der Linienführung Berg lang geschlossen im Kanton Uri.

Gewisse Sorgen bereitet hingegen die Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte vom gleichen 8. September 2004. Da ersichtlich geworden ist, dass die Bahnen realistischerweise nicht in der Lage sein werden, die Verzinsung und Amortisation von 25% der Investitionen aus dem Betrieb zu erwirtschaften, soll ein tief greifendes Massnahmenpaket ergriffen werden. Kernstück dabei ist der Mechanismus, dass die Zinsen dem FinöV-Fonds belastet werden sollen, wobei die dafür vorübergehend auf max. 8,3 Mrd. CHF zu erhöhenden Bundeszuschüsse ab 2015 in grossen Tranchen zurückbezahlt werden müssen. Dies führt dazu, dass vor allem für die 2. Etappe Bahn 2000 wesentlich weniger Mittel zur Verfügung stehen werden und sich deren Fertigstellung um bis zu acht Jahre verzögern wird. Insbesondere sollen bei dieser Umfinanzierung der Zimmerberg- und der Hirzeltunnel ausdrücklich zurückgestellt werden. Rein finanzpolitisch beurteilt das Gotthard-Komitee die beantragten Massnahmen hingegen – aber zähneknirschend – als letztlich sinnvoll.

Auf eidgenössischer Ebene fällt in der Abstimmung vom 8. Februar ein wichtiger Entscheid: Volk und Stände verwerfen den Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» sehr deutlich. Damit steht – in damaliger Optik – insbesondere ein zweiter Strassentunnel am Gotthard für längere Zeit nicht mehr zur Diskussion.

Auf deutscher Seite stehen seit dem 12. Dezember, nach rund 16-jähriger Bauzeit, für den Betrieb auf der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel (Oberrheinstrasse), der nördlichen Hauptzufahrtstrecke zur NEAT⁹¹, auf 45 Kilometern zwischen Rastatt Süd und Offenburg durchgehend vier Gleise zur Verfügung. Diese kapazitätssteigernde Massnahme dient primär zur Entflechtung des schnellen Personen- und Güterfernverkehrs vom langsameren Regionalverkehr (vielerorts auch S-Bahn). Obwohl die Ausbau-/Neubaustrecke auch für Hochgeschwindigkeiten trassiert ist, führt dies bei den ICE vorerst noch zu keinen signifikanten Fahrzeitverkürzungen, sondern dient primär der Fahrplanstabilität.

2005: Als roter Faden zieht sich die Sorge um den Personenverkehr über den Gotthard ab 2008 durch das Berichtsjahr. Die GV in Zürich vom 28. April fällt mit dem Durchschlag des Lötschberg-Basistunnels zusammen. Der Begriff «ZEB» taucht auf.

Im Februar wird die ProgTrans-Studie «Gotthardverkehr 2020» in einem Faktenblatt⁹² zusammengefasst, auf der Websei-

te des Gotthard-Komitees aufgeschaltet und in den interessierten Kreisen auch physisch gestreut. Gleichzeitig erfolgt – ausgehend von den in der Studie prognostizierten Verkehrszunahmen – eine Medienmitteilung mit dem Titel «Wird der Personenverkehr am Gotthard von der Schiene verdrängt?» Diese eher langfristige Befürchtung wird nun allerdings durch ein kürzerfristiges Geschehen überlagert.

Am 18. März trifft sich die Fachkommission des Komitees mit den Herren Vincent Ducrot, Leiter Fernverkehr SBB und Lucio Gastaldi, Direktor Cisalpino, welche über das Thema Fernverkehrsangebot am Gotthard für die Jahre 2007/08 ff. orientieren. Die Fachkommission stellt dabei mit Besorgnis fest, dass auf der Gotthardachse gemäss den vorgestellten aktuellen Plänen nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels mit einem empfindlichen Angebotsabbau zu rechnen ist. Diese Thematik wird das weitere Geschehen innerhalb des Komitees im Jahre 2005 dominieren.

An der Generalversammlung vom 28. April 2005 in Zürich, welche mit dem gleichentags stattfindenden Durchschlag des Lötschberg-Basistunnels zusammenfällt (wozu Präsidentin Rita Fuhrer der BLS AlpTransit herzlich gratuliert), beherrscht die Frage des Fahrplanangebotes ab 2008 die Agenda und die Diskussionen. Die GV verabschiedet denn auch eine Resolution mit dem Titel «Den Personenverkehr bei der Untersuchung zum Nord-Süd-Schienenverkehr nicht vergessen» an die Adresse der laufenden Untersuchung des Bundes unter dem Titel «Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes (KANSAS)⁹³.

Im GV-Gastreferat von E. Wieland/BAV taucht nun auch der Begriff ZEB erstmalig offiziell auf: Das Kürzel steht für die in Ausarbeitung begriffene strategische Fortsetzung des Konzeptes «Bahn 2000» unter dem Titel «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur». Es herrscht Einigkeit, dass das Gotthard-Komitee sowohl die KANSAS-Untersuchungen als auch – und dies prioritär – die Erarbeitung der ZEB-Vorlage aufmerksam verfolgen muss.

Die im Raume stehenden Angebotskürzungen im Personen-Fernverkehr am Gotthard ab 2007/08 beschäftigen das Komitee auch in der zweiten Jahreshälfte, was bspw. am 28. September mit der Medienmitteilung «Kein Fernverkehrsabbau am Gotthard!» deutlich wird und in den Gotthard-News 2/2005 als Schwerpunktthema erscheint. Der Luzerner Nationalrat Hans Widmer unterstützt diese Anstrengungen mit einem Postulat «Kein Abbau bei den täglichen SBB-Verbindungen Luzern – Mailand», worin er den Bundesrat auffordert, die vorgesehenen Reduktionen rückgängig zu machen.

Am 1. November 2005 sind von den 153,5 km langen Tunnelstrecken, Schächten und Stollen bereits 81,2 km oder 52,9 Prozent ausgebrochen.

Auf dem Südabschnitt der Oberrheinstrasse werden Ende Mai und Ende Oktober die Tunnelbohrmaschinen für den Bau des rund 9,5 Kilometer langen zweiröhrenigen Katzenbergtunnels⁹⁴ (zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen) gestartet.

90 Innerhalb der genannten CHF 24 Mio.

91 Grundlage hierfür ist die Vereinbarung Deutschland-Schweiz vom 6.9.1996 (siehe unter der Rubrik 1995/96).

92 Je separat in Deutsch, Französisch und Italienisch.

93 Zu diesem Thema referierte E. Wieland, Chef Grundlagen des BAV, als Gastreferent an der GV.

94 Wird damit der drittlängste Tunnel und sogar der längste mit zwei Röhren in Deutschland (ohne Miteinbezug der U-Bahn-Tunnelsysteme).



Grundsteinlegung des Ceneri-Basistunnels am 2. Juni 2006 in der Magadinoebene.

Im Vordergrund von l.n.r SR Lombardi TI, Gino Buffa, Unternehmer, Peter Zbinden, CEO ATG, Bischof von Lugano, Präsidentin GHK RR Rita Fuhrer ZH, BR Moritz Leuenberger, RR Marco Borradori TI, Denis Rossi, Abschnittsleiter Süd ATG Peter Testoni, Vizedirektor BAV

2006: Fahrplanverschlechterungen ab 2008 abgewendet. ZEB ist das beherrschende Thema. Grundsteinlegung am Ceneri. Wechsel der Geschäftsstelle. Erster Durchschlag im Basistunnel. Standesinitiative des Kantons Zug.

Nicht zuletzt auf Grund der Interventionen des Gotthard-Komitees haben die SBB und Cisalpino AG das Fahrplankonzept für die Zeit nach 2007/08 rasch und gründlich überarbeitet, und die nun vorliegende Planung wird mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Möglich wird dies durch den Einsatz von stündlich alternierenden ICN (IC-Neigezügen) ab und von Basel und Zürich nach Lugano, die zu diesem Zweck südlich von Arth Goldau schnelle Trassen (Fahrreihe N) erhalten. Der (nördlich von Arth Goldau ebenfalls stündlich alternierende) Interregio ab Basel und Zürich nach Locarno soll durch das Einreihen von Panoramawagen insbesondere touristisch aufgewertet werden.⁹⁵

Demgegenüber muss das Gotthard-Komitee kurz nach dieser erfreulichen Entwicklung die Vor-Vernehmlassung zum Konzept ZEB mit grosser Ernüchterung zur Kenntnis nehmen: Auf verschiedene grössere Projekte von entscheidender Bedeutung für eine voll leistungsfähige Gotthard-Neat soll angesichts der beschränkten Mittel verzichtet werden. Dies trifft insbesondere für den Zimmerberg-Basistunnel und den neuen Juradurchstich, welcher auch für die Lötschberglinie von Bedeutung ist, zu. Dies führt zum prägenden Satz «Die Gotthard-NEAT ist längst noch nicht gebaut». In diesem Sinne dominiert das Thema ZEB nun die weiteren Monate des Jahres 2006 in jeder Beziehung.



Enthüllen des Grundsteins. Quelle ATG

So wird an der Generalversammlung vom 20. April im Verkehrshaus in Luzern eine entschiedene Resolution verabschiedet, welche in folgenden Forderungen⁹⁶ gipfelt:

- Die Vorlage für die «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)» muss auf einer kohärenten Gesamtsicht beruhen und die Überprüfung der noch nicht baureifen FinöV-Projekte muss unvoreingenommen erfolgen.
- Für die Verwirklichung eines durchgehenden, leistungsfähigen Schienenkorridors von Basel/Schaffhausen bis Chiasso

⁹⁵ Siehe hierzu nähere Ausführungen zum Jahr 2008.

⁹⁶ Die leicht divergierenden Interessen insb. der Mitgliederkantone führen dabei zu einer intensiven, aber konstruktiven Diskussion über den Wortlaut.

für den Personen- und Güterverkehr braucht es zusätzlich zum Gotthard- und zum Ceneri-Basistunnel den Zimmerberg-Basistunnel sowie weitere Ausbauten der Zufahrten im Norden und im Süden.

- Genügen hierfür die im Rahmen von ZEB für die Nord-Süd-Achse zur Verfügung stehenden Mittel nicht, muss aufgezeigt werden, wie und mit welchen finanziellen Mitteln die Ziele des Alpentransit-Beschlusses dennoch erreicht werden können.

Ein erfreulicher konkreter Schritt erfolgt hingegen am 2. Juni in Camorino/TI: die «Grundsteinlegung» für den Ceneri-Basistunnel. Bundesrat Leuenberger und die Präsidentin des Gotthard-Komitees, Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer, nehmen an diesem mehr als nur symbolischen Akt teil: die Arbeiten können beginnen!

Per 1. Juli kommt es zu einem Wechsel in der Geschäftsführung des Komitees. Zuzug beruflicher Neuorientierung tritt Dr. Thomas Kappeler nach vier Jahren von diesem Amt zurück. Walter Niklaus, Schüpfheim/LU, welcher das Gotthard-Komitee bereits ab 1984 begleitet, dabei die Fachkommission präsidiert hat und bereits von 1987 bis Mitte 2002 Geschäftsführer gewesen ist, tritt die Nachfolge an und damit gewissermassen in seine eigenen Fussstapfen.

Am 6. September 2006 erfolgt in der Multifunktionsstelle Faido mit allerhöchster Präzision⁹⁷ der erste von insgesamt acht Durchschlägen für den Basistunnel. Ein kleiner Nadelstich für den Berg, aber ein grosser Moment, wie die Gotthard-News 2/2006 treffend festhalten.

Am 16. November beschliesst der Zuger Kantonsrat unter dem Eindruck der ersten Verlautbarungen zu ZEB einstimmig, beim Bund eine Standesinitiative zum Zimmerberg-Basistunnel, Teil 2 einzureichen. Der Kanton Zug fordert damit den Bund auf, den vor mehr als 15 Jahren beschlossenen Anschluss der Ostschweiz⁹⁸ an die NEAT unverzüglich zu realisieren. Hinter den Kulissen laufen im ganzen zweiten Halbjahr intensive Vorarbeiten für die Stellungnahme im Rahmen der bevorstehenden offiziellen Vernehmlassung zu ZEB; das Komitee will sich dabei klar und fundiert positionieren. Diese Vorarbeiten dienen aber auch einer internen Auslegeordnung der Fragestellungen, mit denen sich das Gotthard-Komitee in der nächsten Zeit auseinandersetzen muss. Diese sollen zu einer Art «Roadmap» für eine NEAT 2-Vorlage führen.

⁹⁷ Lediglich fünf Zentimeter seitliche Abweichung und zwei Zentimeter in der Höhe – dies nach einem Vortrieb von 16'000 Metern.

⁹⁸ Der Terminus «Ostschweiz» impliziert auch den Raum Zürich und Schaffhausen.



Durchschlag Faido. Quelle ATG

2007: ZEB steht im Zentrum – Stellungnahme zur Vernehmlassung, dabei «Klartext», zahlreiche weitere Verlautbarungen zum Thema; der Kanton Schaffhausen tritt dem Gotthard-Komitee bei, Straffung der internen Strukturen des Komitees. Vergabe der Bahntechnikerarbeiten am Gotthard und Generationenwechsel bei der AlpTransit Gotthard AG. Vorläufiges Aus für die Vision «Porta Alpina».

Das Thema ZEB ist nicht nur beim Gotthard-Komitee, sondern im ganzen Land zentrales verkehrspolitisches Thema. Der Grundtenor dabei dürfte zwar ein allgemeiner Konsens zur anvisierten Gesamtschau sein – verbunden jedoch mit klaren Vorbehalten bei den absehbaren Abstrichen im jeweils eigenen Perimeter. »Eine Gesamtschau ist mehr als eine Verzichtplanung« titeln denn auch die Gotthard News in der Ausgabe 1/2007.

Im Januar beschliessen der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt und der Landrat des Kantons Basel-Landschaft gemeinsam, beim Bund eine Standesinitiative zur Aufhebung des Planungsstopps bei der Bahn 2000 2. Etappe einzureichen. Im speziellen geht es darum, dass der neue Juradurchstich (Wisenbergertunnel), der bereits in Art. 2 Bst. c des Bundesgesetzes betreffend das Konzept Bahn 2000 (vom 19. Dezember 1986) figuriert, in ZEB als Gesetzesgrundlage bestehen bleibt.

Noch bevor der Vernehmlassungsentwurf auf dem Tisch liegt, geht per 1. April die Führungsverantwortung für die AlpTransit Gotthard AG von Peter Zbinden auf Renzo Simoni über. Die Präsidentin des Gotthard-Komitees würdigt die grossen Verdienste, die Umsicht und das Geschick des in hoch verdiente Pension gehenden Peter Zbinden.

Mitte April liegt der mit Spannung erwartete Botschaftsentwurf zur Gesamtschau FinöV bzw. zu ZEB zur Vernehmlassung vor. Wie aus dem Vorverfahren bereits in Umrissen ersichtlich wurde, ist der nunmehrige ZEB-Entwurf für das Komitee eine bittere Pille: die reduzierten Mittel reichen gerade noch für einen leistungssteigernden Betrieb im Güterverkehr auf der nördlichen und südlichen NEAT-Zufahrtsstrecke (insbesondere Reduktion Zugfolgezeit auf drei Minuten zwischen Basel und Altdorf/Rynächt sowie Biasca – Chiasso) wie in den Knoten Bellinzona, Lugano und Chiasso, sind aber für einen nachfragegerechten nationalen und regionalen Personenverkehr absolut ungenügend; das Kernstück Zimmerberg-Basistunnel ist gestrichen und ein dritter Juradurchstich in weite Ferne gerückt.

An der Generalversammlung vom 11. Mai in Flüelen beherrscht das Thema ZEB die Agenda und die Diskussion. Es ist nun Aufgabe der Fachkommission, bis Ende Juni die Stellungnahme des Gotthard-Komitees zu Händen des Leitenden Ausschusses zu formulieren. Als neues Mitglied im Komitee wird der Kanton Schaffhausen aufgenommen und herzlich willkommen geheissen.

An der gleichen GV thematisiert Regierungsrat Isidor Baumann die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels. Ein Rückbau ist zwar kein Thema⁹⁹, aber

⁹⁹ Insb. Beibehaltung der Bergstrecke als Kapazitätsventil, bzw. Überlaufstrecke.

der Bedienungsraster ist noch völlig offen – die Kantone Uri und Tessin streben an, die Bergstrecke unter den Schutz des UNESCO-Welterbes zu stellen. Das touristische Potential der Region soll weit intensiver genutzt werden.

Mit Datum vom 2. Juli 2007 reicht das Komitee bei Bundesrat Leuenberger die vom Leitenden Ausschuss genehmigte Antwort zur Vernehmlassung ein. Auf sechs Seiten werden die folgenden drei Kernforderungen detailliert hergeleitet und begründet:

Der Zimmerberg-Basistunnel und der Wisenbergertunnel sind zu realisieren!

Die Entwicklung der Bahninfrastruktur braucht mehr als 5,2 Mrd. Franken!

Die Beschlüsse für den Zimmerberg-Basistunnel und den Wisenbergertunnel sind beizubehalten und umzusetzen!

Tags darauf, also am 3. Juli, präsentiert das Gotthard-Komitee die Vernehmlassungsantwort in Zürich den zahlreich anwesenden Medien¹⁰⁰. Der Anlass stösst bei Radio, Fernsehen und bei den Fach- und Tageszeitungen auf grosses Interesse.

Nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens und nach gewissen Bereinigungen unterbreitet der Bundesrat am 17. Oktober seine Botschaft über «die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» – im Wesentlichen gegenüber der Vernehmlassung unverändert. Zu Hoffnung Anlass gibt lediglich Art. 10 des ZEB-Gesetzes (ZEBG), laut welchem der Bundesrat der Bundesversammlung so rasch wie möglich eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur unterbreitet und darin insbesondere darlegt, ob und wie der Zimmerberg-Basis- und Wisenbergertunnel realisiert werden.¹⁰¹

Bereits tags darauf nimmt das Komitee dazu in einer weiteren Medienmitteilung unter dem Titel «Das Kernangebot ZEB ist nur ein Teilschritt» Stellung. Das Komitee anerkennt, dass der Bundesrat die noch zu erwartenden Mehrkosten beim Bau der NEAT durch eine Erhöhung des FinöV-Gesamtvolumens abdecken und nicht durch eine weitere Beschränkung des ZEB-Kernangebotes kompensieren will. Es lehnt aber gleichzeitig die Streichung von Projekten aus früheren Beschlüssen ab. Aus diesem Grund unterstützt das Komitee die Forderungen der am 4. Oktober vom Ständerat überwiesenen Motion Pfisterer, die eine Zusatzvorlage mit NEAT-Nachfinanzierung und Ergänzung der ZEB-Botschaft verlangt. Zusatzkosten, bspw. im Bereich Sicherheit, dürfen nicht durch Streichung anderer wichtiger Projekte kompensiert werden.

Vom 17. bis 19. Oktober findet die internationale Alpentransit-Tagung in Locarno statt. Die Präsidentin unsere Komitees hält dort als eine der 30 ReferentInnen ein viel beachtetes

¹⁰⁰ Auf dem Podium seitens des Komitees: Regierungsrätin Rita Fuhrer (ZH), Präsidentin; Regierungsrat Peter C. Beyeler (AG), Regierungsrat Lorenz Bösch (SZ) und Staatsrat Marco Borradori (TI).

¹⁰¹ Diese Bestimmung wurde im Laufe der Debatte in beiden Räten um weitere Vorhaben erweitert. Sie bildet die rechtliche Grundlage für ZEB 2 bzw. «Bahn 2030» (später Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI).

Grundsatzreferat unter dem Titel «Die Gotthard-Kantone und die Modernisierung des Schienennetzes»¹⁰².

Kurz vor diesem eher politisch-strategisch gefärbten Anlass begannen mit der ersten offiziellen Sprengung am 11. September die Ausbrucharbeiten am Ceneri. Am 17. Oktober erfolgte in der Weströhre des Basistunnels mit neun Monaten Vorsprung ein zweiter hoch präziser Durchschlag: derjenige zwischen den Vortrieben Sedrun und Amsteg. Schliesslich konnten am 4. Dezember, dem Tag der heiligen Barbara¹⁰³, auch die Tunnelbohrmaschinen für die beiden Röhren auf dem nördlichsten Abschnitt (Erstfeld) zeitlich versetzt gestartet werden, nachdem dies monatelang durch Rechtsstreitigkeiten um die Vergabe dieses Loses blockiert gewesen war.

Am 11. September beschloss die Regierung des Kantons Graubünden, die Ausgaben für Studien zur Tunnelhaltestelle «Porta Alpina» (via Zugangstollen Sedrun) zu stoppen, nachdem der Bundesrat bereits im Mai wegen der grossen Unsicherheit beim Projekt und bei den Kosten entschieden hatte, eine allfällige Bundesfinanzierung bis ins Jahr 2012 hinauszuschieben. Eine Verwirklichung der Vision steht somit in den Sternen.

Im September und Ende Oktober erreichen nach zweieinhalbjähriger Bauzeit die beiden Tunnelbohrmaschinen die nördlichen Ausgänge im deutschen Katzenbergtunnel.

Zur Vereinfachung der internen Strukturen wird die bisherige sog. «Info-Gruppe» des Komitees in die Fachkommission integriert. Sie arbeitet praktisch als Ausschuss der Fachkommission.

2008: ZEB dominiert das Geschehen weiterhin – «ZEB 2» (künftig «Bahn 2030») drängt sich auf, das Komitee setzt sich ab sofort damit auseinander.

Die Arbeiten an den Portalen des Ceneri beginnen, am Gotthard erfreuliches Vorankommen, kritische Pioramulde durchörtert. IC-Neigezugkonzept ab Fahrplanwechsel Dezember 2008.

Die ZEB-Vorlage ist im parlamentarischen Prozess angelangt. Die vorberatende Kommission des Ständerats (Erstrat) empfiehlt anfangs April im Wesentlichen den Status quo der Botschaft, also den Verzicht auf die Basistunnels am Zimmer- und am Wisenberg - allerdings hat sich die Kommission auch dazu durchgerungen aufzulisten, was alles auch noch nötig wäre, um das schweizerische Bahnnetz mittelfristig vor einem Kollaps zu bewahren. Hier sind die beiden Basistunnels auf den nördlichen Zufahrtsstrecken wenigstens enthalten. Was aber – mindestens im Moment – noch in den Sternen steht, ist die Finanzierung dieses Paketes, welches intern vorerst den Titel «ZEB 2» trägt.

Zur Sicherung einer professionellen Begleitung dieses Nachfolgeprogrammes durch das Gotthard-Komitee wird eine Sonderkommission¹⁰⁴ ins Leben gerufen, welche die Entwicklung

von «ZEB 2» genau verfolgen und nach Möglichkeit auch beeinflussen soll. Intensive Kontakte zu den Eidgenössischen Räten, diverse Schreiben an Kommissionen und ausgewählte Parlamentarier und zwei Medienmitteilungen sind erste sichtbare Zeichen davon.

Der NEAT-Gesamtkredit wird von 15.6 Mia. auf 19.1 Mia. (Preisstand 1998) erhöht. Dabei wird aber der Anschluss Ostschweiz von 850 Mio. auf 100 Mio. reduziert und beschlossen, dass der Zimmerberg Basistunnel nicht mehr über den NEAT-Kredit zu finanzieren sei.

Dies ist umso notwendiger, als sowohl der Ständerat als gegen Jahresende auch die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates bezüglich «ZEB 1» auf der gleichen Linie bleiben, der vorläufige Verzicht auf Zimmerberg und Wisenberg ist damit so gut wie beschlossen, bzw. gemäss Art. 10 ZEBG an den Bundesrat zur vertieften Prüfung überwiesen. Wenigstens wird in diesem Artikel die Frist 2010 für eine nächste Vorlage festgelegt und ist im 3. Abs. festgehalten: «Priorität haben Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind.» Das Gotthardkomitee setzt sich aber mit allen Mitteln dafür ein, dass diese beiden Grossprojekte im Grund-Programm ZEB bleiben – zähneknirschend mindestens bis zum Zeitpunkt, an welchem das im Moment erst in vagen Umrissen erkennbare Nachfolgeprogramm «ZEB 2» (enthaltend eben die beiden nördlichen Basistunnels) verbindlich in Rechtskraft erwächst.

Bauseitig sind hingegen erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Am Ceneri wurden im Juni die Tiefbauarbeiten für das Südportal und Anfang Oktober jene für das Nordportal aufgenommen. Die Vortriebe im Gotthard-Basistunnel gehen sehr gut voran. Als Meilenstein darf die erfolgreiche Durchörterung des langjährigen «Schreckensgespenstes», der sog. Piora-Mulde, festgehalten werden: am 15. Oktober fuhr die Tunnelbohrmaschine die letzten kritischen Meter dieser geologisch kritischen Strecke auf und erreichte den stabilen Medelser-Granit. Die Abklärungen und Sondierungen für diese überaus heikle Strecke gehören zu den umfangreichsten und schwierigsten Vorarbeiten im Rahmen des Gesamtvorhabens.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember wird im Personenverkehr das neue Angebotskonzept eingeführt. Dieses basiert auf den stündlichen und schnellen ICN¹⁰⁵, mit Start alternierend in Basel und Zürich, und einem ebenfalls stündlich verkehrenden InterRegio¹⁰⁶, ebenfalls stündlich mit den erwähnten Startpunkten im Norden, jeweils um eine Stunde versetzt. In Arth Goldau besteht eine schlanke Umsteigeverbindung zwischen beiden Zugsgattungen¹⁰⁷. In der Taktlage der ICN verkehren in bestimmten Stunden auch die EuroCity (EC) der Cisalpino AG zwischen Zürich und Mailand, was sich allerdings in der Folge als sehr schwerwiegendes Problem bezüglich Fahrplanstabilität erweisen wird. Dagegen verschwinden die EC Basel

¹⁰⁵ Ohne Halt von Arth Goldau bis Bellinzona, Endpunkt Lugano.

¹⁰⁶ Halte ab Arth Goldau in Schwyz, Brunnen, Flüelen, Erstfeld, Göschenen, Airolo, Faedo, Biasca und Bellinzona; Endpunkt Locarno.

¹⁰⁷ Dieses Konzept wird sich auch mit der fahrplanmässigen Eröffnung des Basistunnels im Dezember 2016 halten können. Die InterRegio dürften allerdings auf Ende 2017, mit Ablauf der Fernverkehrskonzession der SBB, in Erstfeld enden.

¹⁰² Der Text ist im Wortlaut in den Gotthard-News 2/2007 abgedruckt.

¹⁰³ u.a. Schutzpatronin der Mineure

¹⁰⁴ Mitglieder: Walter Niklaus (Vorsitz), Riccardo de Gottardi (TI), Daniel Meier (LU), Christian Vogt (ZV), Roman Stingelin (BL).

– Luzern – Mailand bis auf eine Früh- und Spätverbindung (in der Gegenrichtung) komplett.

Im Dezember werden die Arbeiten zur Trinationalen Langfristplanung Basel, die ein Teil von KANSAS ist, vorläufig abgeschlossen. Auch hier weist die Kapazitätsanalyse bis zum Zeithorizont 2030 (Vollbetrieb auf der NEAT, durchgehender Viergleisusbau der Oberrheinstrecke, integraler ¼-Stundentakt im Kernnetz der trinationalen S-Bahn Basel) Engpässe sowohl im Knoten Basel als auch besonders auf den juraquerenden Hauptstrecken am Bözberg und Hauenstein nach. Neben betrieblichen Milderungsmassnahmen dürften auch Streckenausbauten unumgänglich sein¹⁰⁸.

Gegen Jahresende orientiert Marco Solari über das im Auftrag des Regierungsrates des Kantons Tessin initiierte Projekt «Gottardo 2000». Der Geschäftsführer des GHK, Walter Niklaus, ist im Leitungsausschuss dieses Vorhabens vertreten.

2009: «ZEB 2» wird zum offiziellen Planungsvorhaben «Bahn 2030» und beschäftigt das Gotthardkomitee intensiv. Im Rahmen der EU-Korridorplanungen kommen im Komitee Allianzgedanken mit der West- und Ostschweiz auf.

Regierungsrätin Rita Fuhrer tritt an der GV als Präsidentin zurück, ihr Nachfolger ist Regierungsrat Lorenz Bösch, SZ. Bauseitig am Gotthard-Basistunnel gute Fortschritte, beim Reiseverkehr grosser Ärger über die ETR 470-Kompositionen der Cisalpino.

Die Nachfolgeplanung «nach ZEB» nimmt verwaltungsintern Gestalt an – und zwar unter dem Terminus «Bahn 2030», der interne Begriff «ZEB 2» verschwindet damit. Die im Vorjahr eingesetzte Sonderkommission wird sich prioritär mit diesem schwergewichtigen Prozess beschäftigen.

Ähnlich langfristige Pläne werden im Rahmen der EU ausgearbeitet, und zwar mit Fokus Güterverkehr. Der sog. «EU-Korridor 24, Rotterdam-Genua» impliziert dabei an sich die Gotthardroute, die aber strukturiert in diesen Prozess eingebunden werden muss. Die ETH Zürich¹⁰⁹ hat in diesem Zusammenhang ein Interreg-Programm initiiert, dessen übergeordnetes Ziel es ist, den Ausbau der Zulaufstrecken auf dieser Achse zu beschleunigen. Die 13 Kantone des Gotthard-Komitees haben in diesem Sinne der ETH Zürich einen Projektbeitrag von insgesamt CHF 150'000.- zugesichert. Die Sonderkommission des Komitees wird auch diese Arbeiten genau verfolgen und sich situativ auch einbringen.

Diese grossräumige Entwicklung hat innerhalb des Komitees zu einem Konsens geführt, bei internationalen Fragestellungen mindestens exploratorisch eine gewisse Zusammenarbeit mit der West- und Ostschweiz anzustreben. Eine vertiefte Konkordanz im Sinne einer strategischen Allianz wird neben der europäischen Perspektive auch hinsichtlich der noch zahl-

reichen offenen inländischen Finanzierungsfragen (etwa im Zusammenhang mit der Weiterführung des FinÖV-Fonds) als taktisch wünschenswert erachtet, getreu dem alten Motto «getrennt marschieren, gemeinsam schlagen».

Die verdiente Präsidentin des Gotthard-Komitees, Regierungsrätin Rita Fuhrer, hat per Generalversammlung 2009 nach fünf Amtsjahren ihren Rücktritt angekündigt und diesen auch formal in die Wege geleitet. An der GV vom 2. April in Zürich kann sie krankheitshalber nicht anwesend sein. Als neuer Präsident wird Regierungsrat Lorenz Bösch (SZ) einstimmig gewählt. Regierungsrat Bösch würdigt die Verdienste von Frau Fuhrer mit warmen Worten. Die GV verläuft wesentlich lebhafter als gewohnt, die Themen «Bahn 2030», «Güterkorridor 24» und «Kontakte mit der West- und Ostschweiz» generieren eine interessante und konstruktive Diskussion.

Im Nachgang zur neu gestalteten Website des Komitees erhalten auch die Gotthard-News einen neuen, auf die elektronische Präsenz abgestimmten attraktiven Auftritt. Aus verschiedenen Gründen – insbesondere die sehr starke Belastung des Geschäftsführers Walter Niklaus und wohl auch die Vorbote seiner schweren Erkrankung – bleibt es aber bei der Nummer 1/2009. Die Gotthard-News werden erst im Jahre 2013 wieder aktiviert.

Dieser Verzicht wird aber durch eine verstärkte Medien-, Parlaments- und Behördenpräsenz mehr als nur ausgeglichen: Am 2. Juni und am 11. November treffen sich der Präsident und der Geschäftsführer des Komitees mit dem Direktor des Bundesamtes für Verkehr – dies mit Fokus «Bahn 2030». Am 9. September erläutern die Regierungsmitglieder des Leitenden Ausschusses rund 30 Bundesparlamentariern das aus Sicht der Gotthardkantone erforderliche Infrastrukturlösung für die Zufahrten im Norden und Süden. Vier Medienmitteilungen¹¹⁰ ergänzen diese Direktkontakte.

Bauseitig kann Erfreuliches berichtet werden: am 16. Juni erfolgt mit hochpräziser Genauigkeit und mit einem halben Jahr Vorsprung der Durchschlag zwischen den Abschnitten Erstfeld und Amsteg. Auch alle übrigen Baustellen sind im Plan oder darüber. Ebenfalls verlaufen die Portalbaustellen am Ceneri plangemäss. Die eigentlichen Tunnelbauarbeiten an diesem Bauwerk werden am 11. Juni in aller Form vergeben.

Grossen Ärger verursacht jedoch der Betrieb des internationalen Personenverkehrs über die Bergstrecke: die Züge der Cisalpino AG sind notorisch verspätet (oder fallen gar aus) und die Kompositionen vom Typ ETR 470 sind technisch äusserst unzuverlässig. Die bei der Firma Alstom im Bau befindlichen Nachfolgemodelle vom Typ ETR 610 sind nicht fristgerecht betriebsbereit und erste Probefahrten von Vorausfahrzeugen haben Probleme mit der Kurvenfähigkeit und bei Doppeltraktion gezeitigt. Die zwei erwähnten Medienmitteilungen des Komitees wollen nicht nur auf die ärgerlichen aktuellen Probleme hinweisen, sondern die Wichtigkeit von häufigen, schnellen und sehr zuverlässigen Verbindungen Nord-Süd in grundsätzlicher Sicht beleuchten. Zu guter Letzt geben Ende September der CEO der SBB AG und sein Kollege von Trenitalia bekannt,

¹⁰⁸ Interessant daran ist, dass das federführende BAV erst auf Intervention der betroffenen Kantone Basel-Stadt und Aargau, sowie der SBB sich zu einer solchen Aussage hat durchringen können.

¹⁰⁹ Vertreten durch das Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL) unter der Federführung von Prof. Dr. Bernd Scholl.

¹¹⁰ Davon die Hälfte zum Thema Cisalpino.

die Cisalpino AG auf den nächsten Fahrplanwechsel aufzulösen und die Züge fortan in eigener Regie zu führen¹¹¹.

Der Zuger Kantonsrat will die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels II forcieren und setzt dafür ein starkes Zeichen nach Bern. Er stellt CHF 400 Mio. für die Vorfinanzierung zur Verfügung, wenn dies innerhalb der nächsten 10 Jahre geregelt wird.

2010: Das Dossier «Bahn 2030» mit seinem Hauptakzent auf dem Personenverkehr West-Ost ist für das Gotthard-Komitee eine herbe Enttäuschung und auch in seiner erweiterten Variante nicht akzeptabel. Das in der Eidg. Finanzverwaltung angedachte Finanzierungskonzept «FABI» scheint in eine ähnliche Richtung zu gehen. Das Komitee will mit einem fundierten Positionspapier antworten. Am 15. Oktober doch ein Freudentag: erster Hauptdurchschlag in der Oströhre!

Der Langfristplan «Bahn 2030» wird in ersten Skizzen¹¹² erkennbar – und löst beim Gotthardkomitee grosse Ernüchterung aus: die Prioritäten liegen ganz klar beim Ausbau der Kapazitäten auf der West-Ost-Transversale und damit beim Binnen-Personenverkehr. Bei der kostengünstigeren, sog. 12-Mia.-Variante ist für die Gotthardachse kaum ein nennenswertes Objekt enthalten, bei der grosszügigeren 21-Mia.-Option erscheinen wenigstens der Zimmerberg-Basistunnel und einige Optimierungen im Bereich Zugersee. Damit sind aber nur Ausbaumöglichkeiten und -varianten auf dem Tisch – aber keineswegs deren Finanzierung.

Genau um diesen zentralen Themenkreis geht es im viel beachteten Gastreferat an der Generalversammlung vom 9. April in Luzern. Dr. Karl Schwaar von der Eidg. Finanzverwaltung spricht über «Finanzierung der schweizerischen Bahninfrastruktur, Perspektiven und Herausforderungen». Damit werden erste Umrisse dessen sichtbar, was nun für längere Zeit im Hauptfokus des Komitees stehen wird: «FABI», Kürzel für «Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur». Der Referent macht klar, dass künftige Mittel mit absoluter Priorität für den Unterhalt eingesetzt werden müssen. Die Schliessung systemkritischer Kapazitätsengpässe gehört zwar durchaus ebenfalls ins Konzept, ist aber nachrangig und für sog. Komfortlösungen bleibt nur minimalster Spielraum. Die nun erkennbaren Grundlinien von «Bahn 2030» und «FABI» führen zu einer ungewohnt lebhaften Diskussion an dieser Generalversammlung.

Die leitenden Organe des Komitees kommen in der Folge zum Schluss, dass im Hinblick auf die zu erwartenden Vernehmlassungen möglichst bald ein sehr fundiertes Positionspapier zu erarbeiten ist, denn innerhalb der üblichen Fristen kann in der Regel nicht fundiert genug gearbeitet werden. Die Vorarbeiten zu diesem Papier beginnen im Herbst.

111 Die Kompositionen ETR 470 und ETR 610 übernehmen die SBB und Trenitalia nach einem bestimmten Schlüssel.

112 Ein erster offizieller Zwischenbericht spricht von zwei Varianten mit dem Einsatz von entweder 12 oder 21 Mia. CHF. Diese bipolare Sichtweise wird – im Verein mit dem nun Gestalt annehmenden Finanzierungskonzept «FABI» – jedoch bald einmal durch eine gewissermassen rollende Staffelelung ersetzt.

Beflügelt werden diese Arbeiten durch den am 16. September stattfindenden Workshop an der ETH Zürich zum weiter oben bereits erwähnten Interreg-Project Code 24, (Bahnkorridor Rotterdam-Genua), welcher die internationale Transit-Sicht und die Einbindung der Gotthard-Route sehr anschaulich macht und andererseits durch den hoch erfreulichen Umstand, dass am 15. Oktober, um 14.17 Uhr (MESZ) in der Oströhre des Basistunnels der erste Durchschlag erfolgen kann. Der Präsident des Komitees ist vor Ort.

Der Sachplan Verkehr, Teil Schiene wird aktualisiert. Der Hirtzel Bahntunnel, ursprünglich Teil des Anschlusses Ostschweiz und im Sachplan Alptransit festgelegt, wird vom Bund definitiv aus seinen Sachplänen gestrichen.

Mit zwei Besprechungen mit dem BAV und fünf Medienmitteilungen werden die Anliegen des Komitees nach aussen getragen, wobei man sich teilweise etwas «auf dünnem Eis» wähnt, weil die Grossvorhaben «Bahn 2030» und «FABI» zwar in den Grundlinien erkennbar, aber noch nicht als Gesetzesentwürfe konkretisiert sind.

2011: Krankheit und Hinschied des Geschäftsführers Walter Niklaus. Nachfolger ist Peter Zbinden. Hans-Peter Wesels löst Lorenz Bösch im Präsidium ab. Inhaltliche, bzw. verkehrspolitische Schwerpunkte des Jahres sind das Positionspapier «Strategische Eckpfeiler» im Mai und die sog. «Erklärung von Bellinzona» im Juni. Letzter Durchschlag in der Weströhre am 23. März, der Gotthard ist damit als Ganzes durchörtert! Ab September beginnt von Norden her in beiden Tunnelröhren der Einbau der Bahntechnik.

Das Jahr wird überschattet durch die gegen Ende des Vorjahres erkennbar gewordene unheilbare Krankheit des Geschäftsführers des Gotthard-Komitees, Walter Niklaus. Am 13. August nimmt in der Pfarrkirche Schüpfheim eine grosse Trauergemeinde Abschied. Walter Niklaus hat im Jahre 1984 zusammen mit dem damaligen Luzerner Regierungsrat Joseph Egli das Gotthard-Komitee aus einem längeren Dornröschenschlaf erweckt und als Vorsitzender der Fachkommission, resp. als Geschäftsführer seither praktisch ununterbrochen geleitet und geprägt. Das Komitee verdankt dem überaus kompetenten, breit vernetzten und ebenso umgänglichen wie beharrlichen Walter Niklaus ausserordentlich viel. Auch die beiden Hauptdokumente des Berichtsjahres, das Positionspapier und die Erklärung von Bellinzona tragen in vielen Teilen noch seine Handschrift. Seine Nachfolge als Geschäftsführer des Komitees tritt im Spätherbst Peter Zbinden, ehemaliger CEO der Alptransit Gotthard AG an – ein bestausgewiesener Fachmann und profunder Kenner der schweizerischen Verkehrspolitik.

Auch im Präsidium ist ein personeller Wechsel festzuhalten: wie schon an der GV 2010 angekündigt, tritt Lorenz Bösch zufolge seines Übertritts in die Privatwirtschaft per Generalversammlung 2011 vom Präsidium des Komitees zurück. Bösch hat es verstanden, das GHK noch vermehrt nach aussen zu tragen und insbesondere die Medienarbeit und die Kommunikation ganz allgemein zu professionalisieren. Als neuer Präsident wird an der GV vom 9. Juni in Bellinzona Regierungsrat



Unterzeichnung der Erklärung von Bellinzona vom 9. Juni 2011.

v.l.n.r. RR Matthias Michel, Kanton Zug; RR Marco Borradori, Kanton Tessin; RR Lorenz Bösch, Kanton Schwyz; RR Othmar Reichmuth, Kanton Schwyz; RR Ernst Stocker, Kanton Zürich; RR Paul Federer, Kanton Obwalden; RR Hans-Peter Wessels, Kanton Basel Stadt.

Hans-Peter Wessels (BS), bisher Vizepräsident des Komitees, einstimmig zum neuen Präsidenten gewählt.

Das im Lichte der gewichtigen im Raum stehenden Geschäfte im Vorjahr angedachte strategische Positionspapier entsteht in den ersten Monaten 2011 unter der Federführung von Präsident Bösch und unter Mitwirkung von Walter Niklaus, Andreas Melchior (Kommunikationsspezialist) und zugezogenen Fachleuten. Unter dem vollständigen Namen «Strategische Eckpfeiler und Schlüsselinfrastrukturen für eine multifunktionelle Gotthard-Achse» und unter dem Obertitel «Das Ziel ist noch nicht erreicht» entsteht ein 27-seitiges Dokument, welches in einem ersten Teil sinngemäss die strategischen Ziele und die dazu gehörigen Forderungen herausarbeitet, gefolgt von einer sog. Objektliste¹¹³ für die Schlüsselinfrastrukturen. Als strategische Pfeiler/Ziele, einer echten und auch auf den anschließenden Strecken voll leistungsfähigen Gotthard-Flachbahn wurden definiert:

- Stärkung des Fernverkehrs-Angebotes und dessen regionaler Anbindung
- Sicherstellen eines bedürfnisgerechten und entwicklungsfähigen Regionalverkehrs
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Schutz der Bevölkerung vor Lärm.

¹¹³ Diese ist geographisch-linienmässig aufgebaut, zeigt den jeweiligen Nutzen der insgesamt 13 Objekte, ist aber bewusst nicht priorisiert.

Jedes dieser übergeordneten Stichworte ist mit konkreten Forderungen¹¹⁴ unterlegt.

Dieses in der Aufmachung zwar attraktive und illustrative Dokument ist in der Tonlage bewusst nüchtern-analytisch gehalten. Hauptadressaten sind alle eidgenössischen Parlamentarier.

Im gleichen Zeitraum – Positionspapier und GV – entsteht, ausgearbeitet wiederum vom Präsidium, Andreas Melchior (Vectron Communications) und Walter Niklaus, ein auf Breitenwirkung angelegtes Manifest, welches unter dem Namen «Erklärung von Bellinzona» dank sehr starker Medienpräsenz tatsächlich ein sehr grosses Echo finden wird. Das auf kommunikativ möglichst gute Wirkung ausgerichtete Dokument operiert repetitiv mit einer Stimme, nämlich «den Vertretern der Regierungen der dreizehn Gotthard-Kantone», welche dann auf vier Ebenen¹¹⁵ insgesamt 14 Thesen vertreten. In Form einer Resolution wird diese Erklärung als Auftakt zur ordentlichen Generalversammlung vom 9. Juni in Bellinzona¹¹⁶ verabschiedet.

Am 23. März erfolgt der Hauptdurchschlag auch in der Weströhre, wodurch nun der gesamte GBT als durchörtert gefeiert werden kann. Ab September beginnt von Norden her in bei-

¹¹⁴ Insgesamt 12 Punkte.

¹¹⁵ Die Vertreter der Regierungen der dreizehn Gotthard-Kantone «anerkennen», «stellen aber fest», «verlangen deshalb» und «setzen sich dafür ein».

¹¹⁶ Von daher stammt die Bezeichnung «Erklärung von Bellinzona».

den Röhren der Einbau der Bahntechnik (Fahrweg, Energieversorgung, Sicherungsanlagen etc.).

Zur «Bahn 2030», die neu «Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur»¹¹⁷ (FABI) heisst, läuft zwischen April und Juli das Vernehmlassungsverfahren. Das GHK äussert sich mit Schreiben vom 7. Juli ebenfalls zur Vorlage. Insbesondere vermisst es eine Vision zum Güterverkehr und erachtet die Annahmen des Bundes für den alpenquerenden Schienengüterverkehr als zu zurückhaltend. Grosse Kapazitätsengpässe und damit notwendige weitere Ausbaumassnahmen auf den NEAT-Zulaufstrecken sind daher nicht ausgeschlossen. Die bereits im Vorjahr¹¹⁸ zu Stande gekommene Eidgenössische Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS, welche eine grundlegende Neuverteilung des nicht in die Bundeskasse fliessenden Anteils der Mineralölsteuer zum Ziel hat, wird – wohl als chancenlos oder durch den Gegenvorschlag in Form von FABI überflüssig eingestuft – im Komitee kaum kommentiert.

Demgegenüber stehen die Sorgen um das Personenfernverkehrsangebot ab 2016/2019 und die einzunehmende Haltung bezüglich der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wesentlich deutlicher im Vordergrund.

Auf Grund des grafischen Vorentwurfes der SBB für den Fahrplan ab 2016/19 bestehen Befürchtungen, wonach es beim Personenfernverkehr zu Erosionen kommen könnte. Die Fahrplankommission des Komitees ist hier «am Ball» und basiert dabei insb. auf die von Herrn Hans Meiner, Kriens, Einzelmitglied des Komitees und sehr erfahrener Fahrplanspezialist¹¹⁹, geleisteten Vorarbeiten. Das Komitee befürwortet insbesondere ein klares Bekenntnis zum Halbstundentakt im Fernverkehr. Von den sich abzeichnenden grösseren Bauarbeiten am Zugersee, welche vorerst einen gewissen Rückschlag bedingen werden, wird Kenntnis genommen.

Die mittelfristig notwendige Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wirft ihre Schatten voraus. Der Leitende Ausschuss hat deshalb dieses Vorhaben an der GV thematisiert. Das Komitee ist sich einig, dass die volkswirtschaftlichen und ökologischen Folgen der damit zusammenhängenden Massnahmen (bspw. Sperrungen, Kapazitätseinschränkungen, etc.) bisher noch nicht vertieft untersucht worden sind und fordert fundierte Abklärungen.

2012: Professionelle Strukturen bei der Geschäftsführung. Politisch rückt FABI wieder in den Fokus und fordert sowohl Beharrlichkeit wie auch Diplomatie. Weiterhin Unsicherheiten beim Personen-Fernverkehr. Das Interreg-Projekt der ETH ist hingegen auf Kurs. Im Herbst Vernehmlassung zum Bau und zur Finanzierung eines durchgehenden 4 m-Korridors am Gotthard. Wichtiger Meilenstein auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken: Inbetriebnahme Katzenbergtunnel (D) und zweite Rheinbrücke in Basel.

¹¹⁷ Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS.

¹¹⁸ Am 6. September 2010.

¹¹⁹ Hans Meiner war seinerzeit einer der Mitbegründer des integralen Taktfahrplans.

Mit dem Amtsantritt von Geschäftsführer Peter Zbinden wird die Arbeit bei dieser Schlüsselfunktion professionalisiert: Andreas Melchior von der Agentur Vector in Zürich wird schwerpunktmässig mit den herausfordernden Kommunikationsaufgaben des Komitees betraut, auch verschiedene administrative Arbeiten werden künftig von dieser Stelle wahrgenommen. Der Geschäftsführer ist mit seinem hervorragenden Netzwerk und seiner Fachkompetenz vor allem im übergeordneten politischen und strategischen Aufgabenbereich gefordert.

Die Generalversammlung findet am 31. Mai am nördlichen Einfallstor in die Schweiz, also in den Schweizerischen Rheinhäfen in Basel statt. Neben den statutarischen Geschäften prägen vor allem FABI und das Personenverkehrskonzept die Traktandenliste.

Am 18. Januar legt der Bundesrat die Botschaft zu FABI vor. Die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates empfiehlt im Laufe des Herbstes die Volksinitiative des VCS einstimmig zur Ablehnung, dafür den bundesrätlichen Gegenvorschlag in Form der FABI-Vorlage, ebenso einstimmig zur Annahme. Diese Stossrichtung wird vom Komitee begrüsst, wenn auch die detaillierten Vorschläge der ständerätlichen Kommission aufhorchen lassen: zunächst soll der Kredit für den ersten Ausbauschritt (2025) auf CHF 6,4 Mrd. erhöht werden (vom Bundesrat vorgeschlagene CHF 3,5 Mrd.); damit sollen die dringendsten Ausbauprojekte (vor allem für den West-Ost-Verkehr und auch zur Entflechtung im Knoten Basel) rechtzeitig an die Hand genommen werden können. Alsdann sieht die Kommission einen verbindlichen zweiten Ausbauschritt (2030) vor, wozu der Bundesrat bis Ende 2018 eine Botschaft vorzulegen hat, und setzt auch die dazu notwendigen Projektierungskredite ein. Die Priorisierung und Terminierung der einzelnen Projekte läuft – innerhalb von FABI – unter dem Titel «Strategische Entwicklungsplanung STEP». Die Finanzierung des ganzen Ausbauprogrammes und des prioritären Betriebs und Substanzerhalts (Unterhalt und Erneuerung) des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes (SBB und Privatbahnen) wird durch den BIF (Bahninfrastruktur-Fonds) sichergestellt. Dazu soll unter anderem in den Jahren 2018 bis 2030 ein zusätzlich zu erhebendes Mehrwertsteuer-Promille eingesetzt werden.

Das Gotthard-Komitee hatte die Mitglieder dieser Kommission vor der Aufnahme der Beratungen im Sinne der seinerzeitigen «Erklärung von Bellinzona» und der erarbeiteten «Strategischen Eckpfeiler» schriftlich über seine Anliegen informiert.

Die Debatte im Ständerat (Erstrat) in der Dezembersession folgt der vorberatenden Kommission weitgehend. Das Gotthard-Komitee hatte bereits im Vorfeld federführende Parlamentarier über verschiedene Kanäle eng begleitet und ist nun bezüglich des Resultates einerseits (in staatspolitisch übergeordneter Sicht) befriedigt, andererseits aber bezüglich der Prioritäten auch ernüchert und enttäuscht: abgesehen von den zugehörigen Projektierungskrediten ist nicht eines der strategischen Schlüsselprojekte für die Gotthardroute im ersten Ausbauschritt berücksichtigt.

Ab dem 21. September läuft das Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage betreffend Bau und Finanzierung eines durchgehenden 4m-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der

Gotthard-Achse. Das GHK begrüsst in seiner Stellungnahme vom 18. Dezember grundsätzlich die vom Bund vorgeschlagene Stossrichtung, stellt aber verwundert fest, dass das Geschäft erst jetzt, 15 Jahre nach Baubeginn am Gotthard-Basistunnel, vorliegt! Auch vermerkt es fest, dass mit dieser Massnahme keine zusätzlichen Kapazitäten auf den Zulaufstrecken geschaffen werden, sondern der Transport von Sattelaufliegern und hochprofiligen Containern erst ermöglicht wird. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist das GHK einverstanden - bis auf die Terminals in Lugano Vedeggio und Chiasso, die es als unzweckmässig erachtet, weil diese in dichten Siedlungsgebieten liegen würden und dadurch das lokale Strassennetz im Südtessin besonders belastet wäre. Auch ist der Bau eines neuen Bözbergtunnels kein Präjudiz oder Vorleistung eines neuen Juradurchstichs. Eine deutliche Mehrheit der 13 Kantone des GHK befürwortet eine Finanzierung der geplanten Massnahmen über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV.

Auf internationaler Ebene kommt das bereits mehrfach erwähnte, breit angelegte Interreg-Projekt «Code 24» der ETHZ gut voran. Unter den verschiedenen regionalen «Pilot-Actions» werden insbesondere die zwei die Schweiz und damit das Gotthard-Komitee besonders interessierenden Teilräume «Rheintalstrecke» und «Basel-Mittelland» durch die Teilnahme an den relevanten Workshops genau verfolgt und wo immer möglich auch geprägt.

Dafür geht es bei der Bahninfrastruktur auf der nördlichen NEAT-Hauptzulaufstrecke in und nördlich von Basel einen grossen Schritt voran. Ende Oktober wird in Basel nach zweieinhalbjähriger Bauzeit die zweite Rheinbrücke¹²⁰ eröffnet, und am 9. Dezember geht auf deutscher Seite der Katzenbergtunnel in Betrieb. Damit stehen auf den beiden genannten Abschnitten weitere vier Gleise zur Verfügung¹²¹ und werden Kapazitätsengpässe beseitigt. Andernorts sind weitere Lose im Bau (Weil a. Rh.) oder stehen die Arbeiten unmittelbar bevor (neuer Tunnel in Rastatt, ab Sommer 2013), während die meisten anderen Abschnitte durch abertausende Einsprachen von Bürgerinitiativen blockiert sind.

Zu den an der GV des Vorjahres (2011) in Bellinzona als Konzept verabschiedeten Vorstellungen über das künftige Personen-Fernverkehrskonzept finden auf Stufe Fachkommission verschiedene Treffen mit den Verantwortlichen der SBB statt. Da zu verschiedenen Punkten Unklarheit herrscht, wurde im Berichtsjahr davon abgesehen, zu diesem zentralen Thema präjudizierend zu kommunizieren: dies soll nach erhöhtem Reifegrad dieses Dossiers gemeinsam mit den SBB erfolgen.

Im Bereich der Mitgliedschaften ist der seltene Fall eines Austritts einer politischen Gemeinde festzuhalten: Erstfeld hat seine Mitgliedschaft gekündigt.

120 Auch die zweite Rheinbrücke ist als Infrastrukturmassnahme in der Vereinbarung Deutschland-Schweiz (Vertrag von Lugano, 1996) explizit festgehalten (siehe unter der Rubrik 1995/96).

121 Beim Rheinübergang in Basel stehen die vier Gleise erst Ende 2015 voll zur Verfügung. 2014/15 muss die aus dem Jahr 1962 stammende Stahlbrücke, auf der künftig der Güterverkehr rollen wird, lärmsaniert werden, so dass während dieser Zeit nur ein Gleis befahrbar ist.

2013: Konzentration der Kräfte auf die Begleitung der parlamentarischen Debatte zu FABI. Entspannung beim Personen-Fernverkehrskonzept. Ausgewogene Stellungnahme des Komitees zum Thema zweite Röhre für den Strassentunnel. Abschluss des Interreg-Projektes «Code 24» der ETHZ. Reaktivierung der «Gotthard-News» und Schärfung der inneren Organisation des Komitees. Am Jahresende Beschwerden gegen die Vergabeentscheide zur Bahntechnik im Ceneri-Basistunnel. Im Gotthard-Basistunnel beginnt Mitte Dezember der Versuchsbetrieb in der Weströhre des Abschnittes Bodio. Genehmigung des Gesetzes und Verpflichtungskredits zum Bau des 4m-Korridors am Gotthard durch die Bundesversammlung.

FABI durchläuft in diesem Jahr den parlamentarischen Kernprozess. Nachdem – gerade durch intensive Netzwerkarbeit des Komitees - bereits im Dezember 2012 im Ständerat eine günstige Ausgangslage geschaffen werden konnte, konzentrieren sich nun die Kräfte primär auf die Mitglieder des Nationalrates, der in der Junisession darüber beschliesst¹²². Es bleibt dabei, dass das Gotthard-Komitee aus übergeordneten staats- und finanzpolitischen Gründen die Vorlage zwar klar unterstützt, aber den ersten Ausbausritt 2025 innerhalb der «Strategischen Entwicklungsplanung STEP», bei der es um konkrete Vorhaben geht, trotz der gleichzeitig aufgestockten Mittel als für die Gotthardroute enttäuschend einstufen muss. Immerhin sind einzelne¹²³ der vom Komitee definierten Schlüsselprojekte mittlerweile «im Trockenen». Darüber hinaus genehmigen der Stände- und Nationalrat in der September- bzw. Dezembersession den Kredit für den Bau des 4 m-Korridors auf den Zulaufstrecken in der Schweiz und im grenznahen Raum Norditaliens.

Zu allen diesen um FABI kreisenden Themen wurden im Rahmen der weiter verstärkten Öffentlichkeitsarbeit verschiedene Medienmitteilungen und Stellungnahmen veröffentlicht. In diesem Sinne hat sich das Komitee auch zu diversen anderen verkehrspolitischen Dossiers und Vernehmlassungen¹²⁴ eingebracht. Im Hinblick auf die absehbare Volksabstimmung zu FABI schliesst sich das Gotthard-Komitee der Ja-Allianz an.

Der Dialog mit der SBB zum Thema Personenverkehrskonzept wird – insb. auf der Ebene Fachkommission – laufend intensiv weitergeführt. Dabei brachte das Gotthard-Komitee seine Vorstellungen gemäss den «Beschlüssen von Bellinzona» deziert ein. Das von der SBB in der Folge im August präsentierte Konzept entspricht denn erfreulicherweise auch den wesentlichen Anliegen des Komitees. Die Kontakte GHK/SBB bleiben weiterhin aktiv.

Auf der Agenda des Komitees erscheint nun auch das Thema Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, hier steht der Hauptteil des politischen Prozesses unmittelbar bevor. Am 12. April nimmt das Komitee mit einer ausgewogenen Stellungnahme an der Vernehmlassung¹²⁵ teil. Das GHK setzt sich dabei für ein

122 Die Schlussabstimmung durch die beiden Räte erfolgt am 21. Juni 2013.

123 Doppelspur Bülach Schaffhausen realisiert, Doppelspurinsel Zugersee Ost im Plangenehmigungsverfahren.

124 Insb. zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes und zum Verlagerungsbericht des Bundesrates.

125 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet.

leistungsfähiges, homogenes und umweltgerechtes Gesamtverkehrssystem ein. Neben den beiden Basistunneln Gotthard und Ceneri und neben leistungsfähigen Zufahrten gehört auch ein durchgehender 4 m-Korridor dazu. Die Sanierung des bestehenden Strassentunnels hat so zu geschehen, dass das Gesamtsystem sichergestellt bleibt und die Volkswirtschaft der betreffenden Kantone keine Nachteile erfährt.

Der wiederholt erwähnte, vom Gotthard-Komitee finanziell unterstützte Interreg-Projekt «Code 24» der ETHZ wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Dabei zeigt sich, dass der Reifegrad der Teilprojekte entlang des ganzen Korridors immer noch höchst unterschiedlich ist. Gerade in den Räumen Basel-Mittelland und direkte Gotthard-Zufahrten Nord sind zahlreiche Massnahmen zur ausgewogenen Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Infrastruktur zu ergreifen.

Nach vierjährigem Unterbruch erscheinen ab September 2013 die «Gotthard-News» in optisch aufgefrischter und auch inhaltlich wesentlich breiter gefächerten Form wieder; dieses Organ wird insbesondere von den eidg. Parlamentariern, aber auch von den eidgenössischen und kantonalen Verwaltungsstellen als Informationsmittel offensichtlich sehr geschätzt.

An der Generalversammlung vom 12. April in Altdorf werden neben den politischen Themen und den Regularien auch die neu gefassten und wesentlich präziser formulierten «Richtlinien über die Tätigkeit des GHK»¹²⁶ einstimmig verabschiedet, dies erleichtert insbesondere den Umgang mit bisher nicht explizit festgehaltenen Themen, wie etwa die Amtsdauern.

Als unangenehme Überraschung muss die Alptransit Gotthard AG im Dezember Beschwerden gegen die Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen im Ceneri-Basistunnel zur Kenntnis nehmen – massive Verzögerungen und Verteuerungen stehen im Raum.

In der Weströhre des Gotthard-Basistunnels ist das Gleis durchgehend verlegt, so dass diese Ende August erstmals durchfahren werden kann. Mitte Dezember beginnen auf den 13 Kilometern zwischen dem Südportal Bodio und der Multifunktionsstelle Faido die Testfahrten mit Geschwindigkeiten im Bereich von 160 – 220 km/h.

Am 13. Dezember beschliesst die Bundesversammlung das Gesetz zu Bau und Finanzierung des 4m-Korridors am Gotthard und am Simplon. Vom Verpflichtungskredit von CHF 990 Mio. sind CHF 710 Mio. für Infrastrukturmassnahmen auf schweizerischer Seite bestimmt, von denen der neue Bözbergtunnel mit CHF 350 Mio. den Hauptteil ausmacht. Die restlichen CHF 280 Mio. sind für Infrastrukturmassnahmen auf den norditalienischen Zufahrtsstrecken vorgesehen. Das Gesetz sieht vor, dass der 4m-Korridor am Gotthard bis im Jahr 2020 mit Sattelauflegern befahrbar sein wird.

2014: FABI in der Volksabstimmung vom 9. Februar erfolgreich: jetzt Konzentration auf Ausbauschritt 2030. Fahrplanplanung weiterhin zufriedenstellend. Auftrag der SBB an Stadler Rail zum Bau von 29 Hochgeschwindigkeits-Triebzügen im Nord-Süd-Verkehr. Gleiszusammenschluss im Gotthardbasistunnel: Einbau der letzten Schwelle Ende Oktober. Gute Fortschritte bei der Durchörterung Ceneri, aber Einsprachen zur Vergabe der Bahntechnik. Weitere Optimierung und Intensivierung der Goodwill- und Informationsarbeit.

Die fundamentale FABI-Vorlage, vom Gotthard-Komitee trotz Vorbehalten bezüglich der Priorisierungen klar unterstützt – wird am 9. Februar von Volk und Ständen deutlich angenommen: 62% der Stimmenden und alle Kantone ausser Schwyz¹²⁷ haben dem Verfassungsartikel zugestimmt¹²⁸. SBB-Chef Meyer spricht von einer «epochalen Weichenstellung». Das Komitee hat die bittere Pille bezüglich der fehlenden Projekte entlang der Gotthardachse im ersten Ausbauschritt 2025 zwar geschluckt, will jetzt aber alle seine Kräfte für eine gebührende Ausgestaltung des Schrittes 2030 einsetzen. Präsident Wessels formuliert dies im Editorial der Ausgabe Juni 2014 der Gotthard-News mit folgenden Worten: «Das Gotthard-Komitee richtet seinen Blick bereits auf das Jahr 2018. Dannzumal – kurz nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und kurz vor Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels – entscheidet das Parlament über den Ausbauschritt 2030». Die bestehenden Flaschenhälse und zugehörigen Ausbau-Projekte

- Zimmerbergtunnel II
- Brüttenertunnel
- Neue Juraquerung
- Neubaustrecke Urmiberg-Axen
- Tiefbahnhof Luzern
- Kapazitätsausbau zwischen Aarau und Zürich
- Güterumfahrung Bellinzona
- Sowie die Ausbauten im nördlichen und südlichen Nachbarland¹²⁹

werden vom Komitee in seiner Aufklärungs- und Sensibilisierungsarbeit nun noch systematischer in den Fokus gerückt. Dabei wird immer wieder betont, dass bei aller Wichtigkeit des Verlagerungsziels im Güterverkehr, der ebenso wichtige Personen-, Fern- und Regionalverkehr nicht leiden darf.

Die Kontakte der Fachkommission des Komitees mit der SBB zu eben dieser Thematik blieben auch 2014 intensiv. Obwohl in den bisher angedachten Konzepten die Vorstellungen des GHK im Wesentlichen berücksichtigt werden konnten, zeigen sich nun verschiedene Unsicherheiten bezüglich der künftigen Bedienung der Bergstrecke. Diese hat insbesondere für die

127 Das Nein im Kanton Schwyz muss als Zufallsresultat gewertet werden, haben doch 49,51% der Stimmenden ein Ja eingeworfen.

128 Das Bundesgesetz zu FABI und der Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2025, die beide diejenigen Punkte enthalten, über die im Abstimmungskampf am heftigsten debattiert worden war, unterlagen dem fakultativen Referendum. Beide Erlasse wurden erst am 17. Juni 2014 im Bundesblatt veröffentlicht. Die Referendumsfrist lief am 26. September 2014 unbenützt ab.

129 Gerade auch diese vom Interreg-Projekt «Code 224» als grosser Handlungsbedarf festgehalten.

126 Die bisherige Fassung stammte aus dem Jahre 1992.



Testfahrten im Herbst 2016, Quelle ATG

Anrainerkantone Uri und Tessin eine überaus zentrale Funktion, der Dialog wird in diesem Sinne weiter geführt.

Am 9. Mai gibt die SBB bekannt, dass sie Stadler Rail den Auftrag zum Bau von 29 Triebzügen EC250 («Giruno»¹³⁰ genannt) für den Verkehr auf der Nord-Süd-Achse (Gotthard) erteilt hat, mit einer Option für den Kauf von weiteren 92 Kompositionen. Die beiden Mitbewerber Alstom und Talgo ziehen ihre Einsprachen gegen den Entscheid der SBB im Laufe des Rekursverfahrens zurück. Der Hersteller Stadler Rail, der bis heute in Regionaltriebzügen auf Normal- und Schmalspurbahnen sowie Zahnradbahnen führend ist, betritt mit Hochgeschwindigkeitszügen Neuland. Zum Einsatz kommen sollen die «Giruno» ab Ende 2019, spätestens mit Inbetriebnahme des Ceneribasis-tunnels.

Am 31. Oktober konnte in der Oströhre des Gotthard-Basistunnels die letzte («goldene») Schwelle gelegt werden. Somit sind die Geleise in beiden Röhren zusammengeschlossen.

Mitte 2014 sind drei Viertel des Ceneri-Basistunnels ausgebrochen, auch bei den Anschlussbauwerken sind gute Fortschritte zu verzeichnen. So konnte am 11. Dezember in Camorino der 480 m lange Viadukt für die Relation Bellinzona – Lugano eingeweiht werden. Probleme gibt es allerdings bei der im Sommer 2013 erfolgten Ausschreibung für die Bahntechnik-Lose «Fahrbahn und Logistik» und «Bahntechnik und Gesamtkoordination». Gegen beide Vergaben wurden, wie

schon im Vorjahr angemerkt, beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerden eingereicht, welche mit Urteilen vom 14. März 2014 teilweise gutgeheissen wurden. Die Verfahren müssen neu aufgestartet werden – die für Dezember 2019 vorgesehene Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels muss auf Juni, wenn nicht gar Dezember 2020 verschoben werden.

In allen diesen Spannungsfeldern und Herausforderungen intensiviert das Komitee seine Netzwerk-, Lobbying- und Aufklärungsarbeit weiter. Die neu gestalteten «Gotthard-News», welche ein sehr gutes Echo erfahren haben, werden nun erstmalig auch in französischer Sprache herausgegeben und der Empfängerkreis wird deutlich erweitert. Das Informations-Faltblatt «13 Kantone – 3,5 Millionen Einwohner» wird überarbeitet und aktualisiert, es ist optisch den «News» angeglichen und fokussiert sich vor allem auf die im Jahre 2011 erarbeitete 4-Säulen-Strategie¹³¹ und Schlüsselzahlen.

Auch sprechen der Präsident und der Geschäftsführer am 8. September bei BAV-Direktor Füglistaler vor und legen ihm anhand der vier strategischen Pfeiler (siehe unter 2011) die zentralen Anliegen des GHK im nationalen und internationalen Personenfern- und Güterverkehr (Verlagerungsziel) für den STEP Ausbauschnitt 2030 dar. Herr Füglistaler nimmt diese dankend zur Kenntnis, erachtet es aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für unbedingt notwendig, wenn sich das GHK zusätzlich zu den fünf institutionalisierten Planungsregionen aktiv in den

¹³⁰ Abgeleitet aus dem rätoromanischen für «Bussard»

¹³¹ Vgl. Seite 76.

Prozess zum Ausbauschnitt 2030 einbringt. Bei dieser Gelegenheit kann der BAV-Direktor den Anwesenden die freudige Nachricht überbringen, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr im ersten Halbjahr¹³² stark gewachsen sei, mit 67,4 % sogar den höchsten Marktanteil seit Einführung der LSVa verzeichnen könne, während auf der Strasse weniger Güter transportiert worden seien. Dies dürfe als Trendwende in Sinne der Verlagerungspolitik interpretiert werden¹³³. Noch zum Jahresanfang hat sich das GHK zum Entwurf des aktuellen Verlagerungsberichts des Bundes geäußert und dabei besonders die geringe Zuverlässigkeit und lange Transportdauer, bedingt durch die vielen Verspätungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr bemängelt.

Die Fahrzeiten der EC von Zürich nach Milano werden entspannt und dauern nun mehr als 4 Stunden. Ab Mitte Jahr kann, dank leistungsfähigeren Stellwerkanlagen am Zimmerberg, das Angebot am Gotthard ausgebaut werden. Alle zwei Stunden verkehrt nun ein zusätzlicher IC im Halbstundentakt zwischen Zürich und Lugano.

Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und dem Abschluss der Bauarbeiten am Zugersee Ostufer (Bestandteil von ZEB) wird dieser Halbstundentakt integral angeboten werden können.

2015: Spagat zwischen Trassenansprüchen des Güter- und Personenverkehrs. Die Angebotskonzepte der fünf relevanten Planungsregionen¹³⁴ und das Verlagerungsziel im Güterverkehr müssen unter einen Hut gebracht werden. Die Rolle der Gotthard-Bergstrecke ist auf dem Prüfstein. Übergabe des Gotthard-Basistunnels von der AlpTransit Gotthard AG an die SBB und Beginn der Testfahrten. Die Feierlichkeiten zur Eröffnung des Basistunnels im Juni 2016 sind zwar schon länger durchorchestriert, erheischen aber immense Detailarbeit. Am Ceneri bauseitig gute Fortschritte, Durchschlag der beiden Röhren auf der Südseite am 17. und 30. März, aber neue Einsprache. Im Zeichen der grossen Informationsbedürfnisse erscheinen die Gotthard-News wieder zweimal pro Jahr.

Wie aus den beiden Nummern der nun zweimal erscheinenden Gotthard-News exemplarisch ersichtlich wird, können Nutzungskonflikte auf der künftigen Flachbahn durch die Alpen nicht aus der Welt geredet werden. Der grossräumige Güterverkehr steht auf der ganzen Achse in Konkurrenz zum Personen-Fernverkehr und vor allem auf den Zufahrtslinien und um die Ballungsräume herum zeigt sich der immer enger getaktete Regionalverkehr als veritabler «Trassenschlucker». Gemäss der «Erklärung von Bellinzona» ist das Gotthard-Komitee allen Schienen-Verkehrsarten gleichermaßen verpflichtet und es muss sich nun darum handeln, ein möglichst vielen

Interessen dienendes Konzept zu unterstützen. Dabei geht es weit weniger um die neuen Tunnelabschnitte, als um die Situation auf den Zulaufstrecken, wo sich die sog. Planungsregionen – unter anderem, aber doch mit hoher Priorität - um die weitere Intensivierung des Regional- und Agglomerationsverkehrs bemühen.

Diesem Knappheits-Management stehen auf der verbleibenden Bergstrecke Ausnutzungs-Sorgen gegenüber: die regelmässig hohen Unterhaltsaufwand erheischende Strecke muss neben ihrer Funktion als Rückfallebene so ausgelastet werden, dass ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis entsteht. Neben dem vor allem auf der Tessiner Seite wichtigen Regionalverkehr und der Zubringerfunktion zur Furka-Oberalp-Region, soll die Gotthardlinie als technikgeschichtliches Rückgrat einer noch deutlich zu belebenden touristischen Kernregion profiliert werden.

Am 10. April trifft sich der Geschäftsführer in Freiburg im Breisgau mit einer Delegation der Stadt Lahr, die auf dem ehemaligen NATO-Flugplatz ein neues Güterterminal Logistik Leistungszentrum LLZ Lahr plant. Bedingung dafür ist, dass das künftige 3. und 4. Gleis der Oberrheinstrecke zwischen Offenburg und Riegel entlang der Autobahn und nicht der Stammstrecke geführt wird, so wie dies die Bürgerinitiativen fordern (sogenannte «Bürgervariante»).

Zur Generalversammlung, die am 24. April in Luzern im Verkehrshaus der Schweiz stattfindet, sind auch Vertreter der Stadt Lahr eingeladen, die bei dieser Gelegenheit auch ihre Idee mit dem LLZ vorstellen. Ebenfalls informiert BAV-Direktor Füglistaler u.a. über den aktuellen Stand der Arbeiten am Gotthard und Ceneri sowie über den STEP Ausbauschnitt 2030. Schliesslich wird Walter Diener mit ganz speziellem Dank für seine während Jahrzehnten geleisteten Dienste in der Fachkommission und in der Info-Gruppe bzw. im Ausschuss (v.a. im Verfassen von Berichten und Stellungnahmen sowie Redaktion der Gotthard-News) verabschiedet.¹³⁵ Als Einzelmitglied verbleibt er im GHK.

Am 1. Juni übergibt die AlpTransit AG den Gotthard-Basistunnel an die SBB. Bei dieser Gelegenheit geben Bundesrätin Leuthard und SBB CEO Meyer in Luzern den offiziellen Eröffnungstermin in genau einem Jahr bekannt. Der Countdown läuft! Ab 1. Oktober bis zur Inbetriebnahme läuft der Testbetrieb im Hochgeschwindigkeitsbereich und mit Situationen, wie sie sich in der Realität bei Personen- und Güterzügen stellen könnten.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten des Jahres 2016 haben die zuständigen Gremien und Instanzen schon seit einiger Zeit intensiv beschäftigt. Das Gotthard-Komitee ist zwar an diesen äusserst aufwändigen und auch heiklen Vorarbeiten nicht direkt beteiligt, aber durch seine zahlreichen persönlichen und institutionellen Vernetzungen dennoch recht intensiv damit verzahnt.

¹³² Die Vergleichsperiode 1. Hj. 2013/1. Hj. 2014 ist insofern aussagekräftig, als während dieser Zeit weder die Bahnstrecken am Gotthard und Lötschberg-Simplon noch die Autobahn A2 für mehrere Wochen oder Monate gesperrt werden mussten.

¹³³ Diese Mitteilung wird einen Tag später auch über die Medien verbreitet.

¹³⁴ Zentralschweiz (LU, ZG, UR, SZ, OW, NW), Zürich (ZH), Nordwestschweiz (BS, BL, AG, SO), Tessin (TI) und Ostschweiz (SH und weiter östlich).

¹³⁵ Zum zweiten Mal nach der GV 2010 (die ebenfalls in Luzern stattfand!) Doch von seiner langjährigen publizistischen Erfahrung und seinen tiefen verkehrspolitischen Kenntnissen konnte das GHK auch nach der ersten Verabschiedung noch voll profitieren.

Um den auf die bevorstehende Eröffnung des GBT hin noch stärker angestiegenen Informationsbedürfnissen von Politikern, öffentlichen Institutionen und auch der Medien gerecht zu werden, erscheinen die Gotthard-News im Berichtsjahr zwei Mal, nämlich im Juni und im November, beide Ausgaben sind gegenüber den Vorjahren nochmals deutlich substanzialer ausgestaltet.

Beim Ceneri-Basistunnel werden im südlichen Teil (Abschnitte Sigirino und Vezia) die Weströhre am 17. und die Oströhre am 30. März erstmals durchörtert. Die sich für den Beginn des Jahres 2016 abzeichnenden Durchschläge in Richtung Norden und der damit verbundene Fahrplan bis zur Eröffnung, werden Ende 2015 durch eine Beschwerde der Gemeinde Camorino überschattet. Ihrer Meinung nach ist das Betriebsgebäude beim Nordportal¹³⁶ zu wuchtig dimensioniert. Es droht somit eine weitere Verzögerung, die Verhandlungssituation zum Jahresende ist verfahren. Dagegen kann beim Entflechtungsbauwerk in Camorino am 15. Dezember der 1'060 m lange Viadukt in der Relation Lugano – Bellinzona eingeweiht werden.

2016: Am 21. Januar Ceneri West- und am 26. Januar Oströhre vollkommen durchörtert. Einigung mit der Gemeinde Camorino auf denselben Zeitpunkt. Wichtiger Entscheid bezüglich Ausbau-/Neubaustrecke am Oberrhein. Zweite Röhre für den Gotthard-Strassentunnel von Volk und Ständen gutgeheissen.

Feierliche Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni und fahrplanmässige Inbetriebnahme am 11. Dezember.

Auf Anfang Jahr übernimmt Hans-Peter Vetsch von Andreas Melchior das Sekretariat.

Ende Januar wegweisender Entscheid zur deutschen Oberrheinstrecke: Der Bundestag stimmt einer neuen Linienführung der Ausbau-/Neubaustrecke zwischen Offenburg und Riegel im Sinne der «Bürgervariante» (neuer Gütertunnel Offenburg, Führung des Trasses entlang der Autobahn A5 und Tieferlegung südlich von Freiburg i.Br.) und auch einer Erhöhung der hierfür notwendigen Mittel zu. Damit bestehen auch gute Voraussetzungen für das geplante LLZ Lahr. Wermutstropfen ist allerdings, dass der gesamte Abschnitt völlig neu geplant und projektiert und auch mit dem hierfür notwendigen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren ganz von vorne begonnen werden muss, so dass mit einer Inbetriebnahme kaum vor 2035 gerechnet werden kann.

Ende Februar stimmt der Souverän dem Bau einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel zu. Als direktbetroffene Kantone haben sowohl Uri als auch Tessin der Vorlage zugestimmt. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten der bestehenden Röhre soll mit Rücksicht auf das Verlagerungsziel jedoch pro Röhre nur einspurig gefahren werden.

Nach umfangreichen Probefahrten und nach dem Durchspielen von zahllosen Szenarien wird am 1. Juni der Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet und mit dem Fahrplanwechsel per 11. Dezember 2016 auch in den regulären Betrieb genommen.

Bisherige Präsidenten des Gotthard Komitees:

Zum «Urkomitee», GENANT «Zur Ueberschienung des Gotthards»

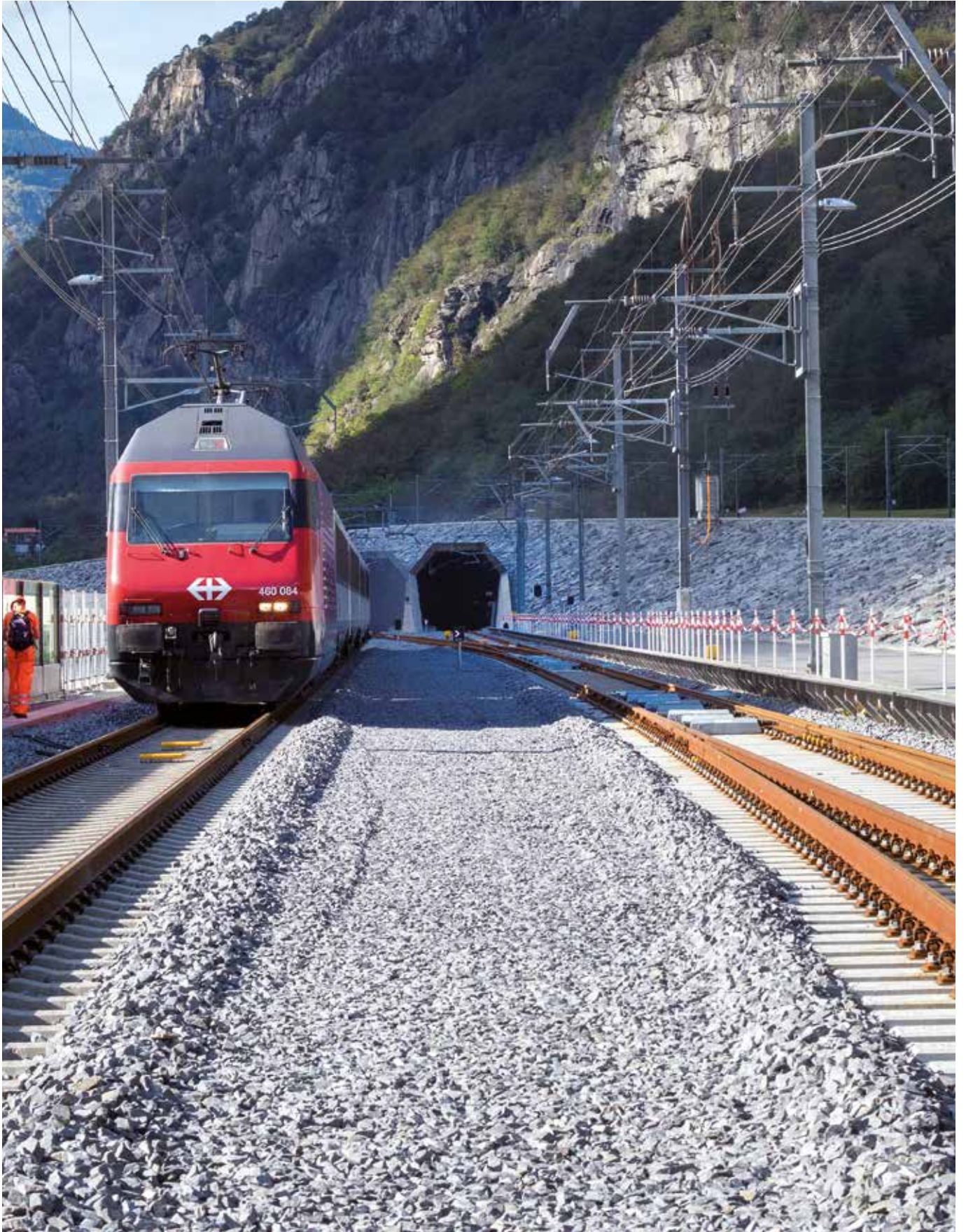
Die Federführung lag beim Kanton LU – es dürfte der seinerzeitige Baudirektor gewesen sein.

Gotthard Vereinigung“ wurde von ihrer Gründung am 7. August 1863 bis zu ihrem Aufgehen in der Gotthard-Bahn-Gesellschaft im Jahre 1871 durchgehend von ALFRED ESCHER präsiert.

Das «moderne Gotthardkomitee» wies folgende Präsidenten auf:

1954 – 1956	VINZENZ WINIGER / LU
1956 – 1964	FRANZ ARNOLD / UR
1964 – 1984	EDMUND WYSS / BS
1984 – 1992	JOSEF EGLI / LU
1992 – 1995	EDUARD BELSER / BL
1995 – 2000	MAX PFISTER / LU
2000 – 2004	RUEDI JEKER / ZH
2004 – 2009	RITA FUHRER / ZH
2009 – 2011	LORENZ BÖSCH / SZ
2011 -	HANS-PETER WESSELS / BS

¹³⁶ Ein praktisch identischer Bau beim Südportal in Vezia hat keine Einsparungen erfahren.



Testfahrten im Herbst 2016, Quelle ATG



Schlussbild: Verwaltungsgebäude
Gotthardbahn, Luzern
Quelle: ETH Zürich

Impressum:

Erstellt: Dr. Jürg Meister
Redaktion: Hans-Peter Vetsch, Gotthard Komitee
Druck: Druckerei Schelbli AG, Herzogenbuchsee
Auflage: 200 Stück