

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 22.9.1993, 14.00 Uhr

Referat

von

Bundespräsident Adolf Ogi

Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und

Energiewirtschaftsdepartements

anlässlich des Spatenstichs von "Polmengo" am Gotthard

Polmengo, 22. September 1993

Wir bauen.

Bauen für die Zukunft

Wir bauen die Zukunft der Schweiz.

Die NEAT ist für uns mehr als ein Schienenweg:

Sie schafft Verbindungen zwischen den Landesteilen.

Sie schafft Zugänge für Menschen, die ihre Chancen wahrnehmen wollen.

Sie wird vom Schweizervolk bezahlt, das dafür ein öffentliches Gut von hohem Wert erhält.

Wir bauen die Zukunft der Schweiz in Europa.

Die NEAT ist für die Schweiz und Europa da.

Die NEAT ist für die Schweizer und die Europäer da.

Und für unsere Gäste aus der ganzen Welt.

Wir bauen die Zukunft der Schweiz, wie wir sie vor hundert Jahren schon einmal gebaut haben, als unser heutiges Verkehrssystem aufgebaut wurde.

Damit bauen wir Infrastrukturen, die unser Land in die Zukunft tragen;

damit schaffen wir Zugang zu Ressourcen, auf denen unser Wohlstand beruht;

damit erschliessen wir unsere Landesteile und
öffnen die Wege nach aussen - wie auch von
ausssen nach innen.

Ein Stück Zukunft wird heute angepackt.

Vor einem Jahr hat das Schweizer Volk mit
Zweidrittels-Mehrheit dem Alpentransver-
salen-Projekt zugestimmt:

NEAT-Zeichen der Oeff-
nung

Einem Bauwerk für die Schweiz und für
Europa.

Das war keineswegs selbstverständlich.

Wir Schweizer haben uns zu Europa bekannt.

Wir Schweizer sind zwar nicht in der EG, aber
wir sind dennoch Europäer.

Mit dieser historischen Abstimmung für zwei
neue Alpentunnels knüpfen wir an die
1000-jährige Transittradition der Schweiz an.

Dafür steht der Gotthard als Symbol.

Er ist zu einem eigentlichen Schicksalsberg
der Schweiz geworden.

Der Gotthard war zuerst Symbol für unsere
Offenheit nach Norden und Süden, dann
Symbol der uns aufgezwungenen Reduit-
Mentalität.

Lange Zeit, zu lange, haben wir in der Folge
unser politisches Schneckenhaus gepflegt,

während unsere Wirtschaft in die Welt hinaus zog.

Für unser Land bedeutet der Gotthard heute vor allem Öffnung und gesunde Risikofreude.

Ein Blick zurück in die Geschichte des Gotthards zeigt: Das war schon immer so:

Geschichte des Gotthards

- 1230 entstand der erste Saumpfad in den Süden über die kühne Teufelsbrücke.
- 1830 öffneten die Urner und Tessiner die Gotthard-Passstrasse, eine Pioniertat ersten Ranges.
- 50 Jahre später - im Jahre 1882 - folgte als weitere Pioniertat der Bau der Gotthardbahn.

Dies, obwohl englische Experten den Schweizern vom Gotthardtunnel vehement abgeraten hatten.

Umso mehr muss man die Weitsicht und Risikobereitschaft der damaligen Entscheidungsträger bewundern.

- 1981 wurde dann der längste Strassentunnel der Welt eröffnet.

Er ist ein weiteres Meisterwerk Schweizer Tunnelbautechnik.

Meine Damen und Herren,

Diese Transit-Tradition verpflichtet und spornt an.

Und deshalb setzen wir den nächsten Meilenstein in der Transitgeschichte des Gotthards.

Nach langen und zähen Verhandlungen haben wir mit der Europäischen Gemeinschaft den Transitvertrag abgeschlossen.

Transitvertrag Schweiz -
EG

Wir haben damit die besonders sensible Alpenwelt der Schweiz auf absehbare Zeit vor einer Schwerverkehrs-Lawine bewahrt.

Im Gegenzug haben wir uns verpflichtet, die NEAT zu bauen.

Wir vertrauen dem fairen Transitvertrag zwischen der Schweiz und der EG.

Wir erfüllen unsere darin eingegangenen Verpflichtungen.

Wir meinen es ernst mit der raschen Erstellung der NEAT.

Wir betrachten dies als weiteren Schritt in eine gemeinsame, eine europäische Zukunft.

Neben den Verpflichtungen für neue Alpen-transversalen haben wir der EG auch Hand geboten für Sofortmassnahmen im Transitverkehr.

Dabei setzt das Alpenland Schweiz für die Zukunft ganz klar auf den Kombinierten Verkehr Schiene und Strasse.

Die EG hat diese konsequent verfolgte Verkehrspolitik zum guten Teil übernommen.

Auch sie sieht die Zukunft im kombinierten Verkehr.

Auch sie will auf den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse setzen.

Für einmal konnte die Schweiz zusammen mit Oesterreich den Weg für moderne, umweltschonende Lösungen weisen.

Die Schweiz spricht aber nicht nur, sondern handelt:

- Ab 1994 steht eine verdreifachte Transitkapazität für den Huckepack-Verkehr zur Verfügung.
- Für den Fall von Engpässen auf der Schiene erhalten Lastwagen über 40 Tonnen eine Durchfahrbewilligung.

Seit Inkrafttreten dieser Regelung am 22. Januar 1993 bis heute mussten lediglich 3 40-Tonnen-Lastwagen eine solche Bewilligung erteilt werden.

Das Ueberlaufmodell und der Transitvertrag haben sich bewährt.

Das Huckepack-Angebot auf der Schiene funktioniert bestens.

Meine Damen und Herren,

Spatenstich und weiteres
Vorgehen

Der heutige Spatenstich gilt dem wichtigsten Erkundungsstollen für den Gotthard-Basistunnel.

Der Erkundungsstollen wurde für 50 Millionen Franken an ein Baukonsortium vergeben, 20 Millionen Franken weniger als budgetiert.

Dem Erkundungsstollen steht nichts mehr im Weg.

Die Ingenieure und wir glauben an die Durchführbarkeit des weltweit kühnsten Tunnelprojektes.

Trotzdem wollen wir noch präzisere Grundlagen.

Denn wir wollen uns vom Innenleben des Berges weder täuschen noch überraschen lassen.

Beim Lötschberg-Basistunnel wird es im kommenden Frühling den nächsten Spatenstich für einen Sondierstollen geben.

Ende 1994/anfangs 1995 wird der Bundesrat seine Entscheide über die Vorprojekte beider Alpentransversalen fällen.

Darin wird er die genaue Linienführung festlegen.

Auf diesen soliden Grundlagen wird das Parlament die zweite Tranche des Baukredites bewilligen können.

Die Schweiz will die beiden Jahrhundertprojekte also rasch, effizient, verantwortbar und abgestimmt mit Europa vorantreiben.

Und deshalb zählen wir fest darauf, dass auch die EG ihre Versprechungen uns gegenüber einhält.

Wir verpflichten die 360 Mio. EG-Bewohner zur Loyalität mit den 7 Mio. Schweizern.

Wir zählen darauf, dass die EG die im Transitvertrag eingegangenen Verpflichtungen ebenso ernst wahrnehmen wird wie wir, ihr kleiner Partner im Herzen Europas.

Die weitere Annäherung der Schweiz an Europa hängt auch davon ab, wie die EG ihre Versprechungen einlöst.

Mit diesem Spatenstich beginnen die konkreten Arbeiten.

Die Verantwortung für den Bau haben nun die Bahnen, SBB und BLS, übernommen.

Es wird Härte und Mut brauchen, das Projekt nicht mit Sonderwünschen und Luxusansprüchen zu überladen.

Mehr denn je ist die Beschränkung auf das absolut Notwendige und Sichere erforderlich.

Der Kostenrahmen von 15 Milliarden Franken ist fixiert.

Wenn immer möglich sollten wir in zwei bis drei Jahren mit dem Bau der Basistunnel beginnen können.

Meine Damen und Herren,

Schluss

Der Sondierstollen signalisiert unseren Aufbruch zu neuen Ideen für die Zukunft.

Wir brauchen Mut - wir haben Mut zum Risiko.

Aber ein kalkulierbares Risiko.

Deshalb öffnen wir diesen Sondierstollen in den Gotthard.

Wir tun dies der Umwelt, dem zusammenwachsenden Europa und uns zuliebe.

Ich danke unsern Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern für das Vertrauen.

Unsern ausländischen Gästen und allen Schweizerinnen und Schweizern rufe ich zu "Berg heil".