

Sperrfrist: 17. August 1992, 09.00 Uhr

Interdepartementale Pressekonferenz  
zur schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

**NEAT**

Von

**Bundesrat Adolf Ogi**

Vorsteher des

Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Bern, 17. August 1992

## WORUM GEHT ES AM 27. SEPTEMBER 1992

Am 4. Oktober 1991 haben die eidgenössischen Räte dem Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale mit **überwältigendem Mehr zugestimmt**.

Das Volk wird am 27. September 1992 dazu Stellung nehmen.

Die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale, unser Alpen transit-Konzept oder die **NEAT** besteht aus den folgenden Bestandteilen:

### DAS KONZEPT

- o Bau einer modernen **Flachbahn** von **Arth-Goldau** bis nach **Lugano** mit einem **Gotthard-Basistunnel** und einem **Monte-Ceneri-Basistunnel**;
- o Ausbau der Linie von Frutigen ins Rhonetal mit einem **Basistunnel** durch den **Lötschberg**;
- o Verbesserung der **Verbindung der Ostschweiz** mit dem **Zimmerberg-/Hirzeltunnel**, d.h. durch je eine neue Linie
  - aus dem Raum **Wädenswil-Au** und
  - aus dem Raum **Thalwil** nach **Litti** bei **Zug**;
- o Ausbau der Zufahrt von **St. Gallen** durch das **Toggenburg** und über **Rapperswil - Wädenswil** zum **Hirzeltunnel**;
- o Ausbau des **Bahnhofs Chur** und der von dort ausgehenden **Zufahrtslinie** zur **Schachtbaustelle Sedrun** des **Gotthard-Basistunnels**.

Die NEAT ist ein wichtiger Baustein im europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz. Weitere Bausteine sind **BAHN 2000** und der Anschluss der Schweiz an das französische **TGV-Netz** über die Grenzübergänge **Genf und Basel**, sowie der Ausbau der Linien von Zürich nach München und Stuttgart.

Unsere Nachbarn sind bereit, ihre Zufahrtlinien nach der Schweiz auszubauen, sofern wir unser Netz ebenfalls modernisieren. **Der Bau der NEAT ist unser Tatbeweis.**

Die NEAT beseitigt nicht nur Engpässe, sondern verbessert die Qualität unseres **teilweise über 100-jährigen** Eisenbahnnetzes.

Nur so kann unser Land ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden und erhält dadurch **häufige und schnelle Verbindungen zu den wichtigsten ausländischen Zentren.**

- Von Zürich wird man in gut 2 Stunden in Mailand und in gut 5 Stunden in Rom sein. Die Fahrzeit nach Paris wird noch gut 3 Stunden, diejenige nach London weniger als 5 1/2 Stunden betragen.

Die NEAT bringt aber auch grossen **Nutzen im Binnenverkehr**. Sie ist die unbedingt notwendige **Ergänzung des Konzepts BAHN 2000** in nord/südlicher Richtung.

- Sie verkürzt die Fahrzeit von Zürich und Luzern nach Bellinzona auf etwas mehr als eine Stunde und von Bern nach Brig auf etwas weniger als eine Stunde.
- Der Lötschberg-Basistunnel ist zudem ein **Ersatz für die nicht gebaute Nationalstrasse durch den Rawil**. Er wertet die Simplon-Achse auf und sorgt zusammen mit den geplanten TGV-Anschlüssen dafür, dass die Westschweiz nicht ins Abseits gerät.

Wenn unser Volk dem Bau dieses wichtigen Werks zustimmt, kann rasch mit dem Bau begonnen werden.

Der Lötschberg sollte im Jahr 2005, der Gotthard etwa fünf Jahre später dem Verkehr übergeben werden können.

## WARUM EINE NEUE EISENBAHN-ALPENTRANSVERSALE?

Zum **Schutze der Umwelt** müssen wir den alpenquerenden Verkehr inskünftig mit der Bahn bewältigen.

Angesichts der **Verkehrsprognosen** genügen die bestehenden Schienenkapazitäten dazu nicht.

- Der Personenverkehr wird bis 2010/20 um 50 Prozent zunehmen.
- Der Güterverkehr wird sich verdoppeln.

Diese markante Zunahme hängt von der wirtschaftlichen Entwicklung Italiens und seinen Beziehungen zu den nördlichen EG-Partnern ab **und nicht von der schweizerischen Verkehrspolitik!**

Mit dem eben vollendeten Doppelspur-Ausbau am Lötschberg und mit dem Huckepackkorridor Gotthard und Lötschberg-Simplon schaffen wir nur kurz- bis mittelfristig genügend Kapazität.

**Auf die Dauer brauchen wir aber eine neue Infrastruktur**, die den Anforderungen des Hochleistungs-Bahnverkehrs der Zukunft gewachsen ist.

## OHNE NEUE EISENBAHN-ALPENTRANSVERSALE...

... würde sich der alpenquerende **Verkehr auf der Strasse** abwickeln, mit allen negativen Folgen für Bevölkerung und Umwelt.

Dazu kommt, dass wir vom europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr **umfahren** würden. (Stichworte dazu: "Brenner Basislinie, "TGV Mont-Cenis".)

Die **wirtschaftlichen Impulse**, die eine neue Eisenbahn-Alpentransversale Städten wie Bern, Luzern, Brig oder Bellinzona bringt, **würden dann in Chambéry oder Bozen auftreten.**

## WARUM DIE NEAT?

Die NEAT kostet 14,9 Milliarden Franken. Wenn wir diesen Betrag investieren, dann wollen wir den **grösstmöglichen Nutzen** haben.

Die Nutzen muss so breit wie möglich auf unsere Regionen verteilt werden. Dies erreichen wir nur mit der **Aufteilung des Verkehrs** auf zwei Achsen, an die **alle Landesteile optimal angeschlossen** sind.

Dank der Aufteilung des Verkehrs auf zwei Achsen kann der Zulauf zu den Basislinien auf dem bestehenden Netz bewältigt werden. Würden wir uns demgegenüber auf eine Achse beschränken, dann müssten wir im Norden und im Süden massive Anschlussbauten realisieren.

In der Endabrechnung wäre dies weit teurer als die Aufteilung des Verkehrs auf zwei Achsen! Zudem wäre der Bau weiterer Doppelspuren im Mittelland auch aus ökologischer Sicht äusserst heikel.

## VERKEHRSPOLITISCHE EIGENSTÄNDIGKEIT

Wir sind ein Transitland zwischen Nordeuropa und Italien. Wenn wir unsere Aufgabe als Verkehrsdrehscheibe nicht erfüllen, müssen wir mit Nachteilen rechnen, die **unsere vitalen Interessen** gefährden.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist jedoch die NEAT unabdingbare Voraussetzung!

Unser Angebot an die EG, den Verkehr auf der Schiene zu übernehmen, hat zur Unterzeichnung des Transitabkommens geführt. Darin **übernimmt die EG unsere Transitpolitik** und hat das Nacht- und Sonntagsfahrverbot akzeptiert sowie ihre Forderung aufgegeben, rund um die Uhr mit 40 Tonnen schweren Strassen-Lastzügen durch unser Land fahren zu dürfen.

Unsere Strassentransport-Unternehmungen und Fluggesellschaften werden durch das Transitabkommen innerhalb der EG vor Diskriminierung geschützt.

Wenn wir die NEAT nicht bauen, wird das jetzige Transitabkommen hinfällig!

## WIRTSCHAFTLICHKEIT UND FINANZIERUNG

Die NEAT kostet 14,9 Milliarden Franken. Das sind die Baukosten zum Preisstand 1991. Sie wurden von verschiedenen, voneinander unabhängigen Ingenieurbüros berechnet.

Hinzu werden Bauzinsen kommen. Diese lassen sich heute nicht exakt beziffern, weil die Etappierung der Bauten noch nicht feststeht. Sie wurden aber in den Wirtschaftlichkeitsrechnungen berücksichtigt.

In der rund 15-jährigen Bauzeit der NEAT werden die Kosten infolge Teuerung zunehmen.

Teuerungsbedingte Mehrkosten sind aber keine effektiven Mehrkosten, denn sie werden mit "immer schlechteren Franken" bezahlt. Die Kaufkraft des Geldes nimmt mit der Teuerung ab.

Die effektiven Kosten der NEAT bleiben dadurch aber unverändert. Darum geben wir immer das Preisniveau an. Das alles wissen auch die Leute, die trotzdem die Zahl von 40 Milliarden verbreiten.

Die NEAT ist - langfristig selbsttragend,  
- trägt zum gesamtwirtschaftliche Wachstum bei und  
- dient auch zukünftigen Generationen.

Das widerspiegelt sich in der Finanzierung:

Der Steuerzahler wird durch den Bau der NEAT kaum belastet.

Der weitaus grösste Teil der erforderlichen Mittel wird auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Rund ein Viertel der Baukosten (3,5 Milliarden Franken) entnehmen wir der Treibstoffzollkasse.

Eine Treibstoffzollerhöhung ist wegen dieser Mitfinanzierung nicht nötig. Der Autofahrer wird durch die NEAT nicht zusätzlich belastet.

Die Sanierung des Bundesfinanzhaushalts wird durch den Bau der NEAT nicht tangiert.

Auf die Dauer werden alle Mittel, auch die aus der Treibstoffzollkasse, aus den Betriebserträgen der Bahnen zurückbezahlt. Bis dahin werden sie verzinst. Alle investierten Mittel sind somit Vorschüsse.

## EIN WOHLDIMENSIONIERTES, ÖKOLOGISCHES KONZEPT

Die NEAT wurde über eine Zeit von vielen Jahren umsichtig geplant. Die besten Ingenieure, Volks- und Betriebswirtschafter haben das Konzept vorgeschlagen. Sie haben den Bedarf abgeklärt und bejaht.

Sie haben alle erdenklichen Varianten untersucht und dazu umfangreiche, eingehende Zweckmässigkeits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgelegt.

In diesem Verfahren war die Lösung mit Gotthard-Basislinie und Lötschberg-Basistunnel, also die nun zur Abstimmung kommende Vorlage, in allen Belangen weitaus überlegen.

Die NEAT schafft die nötige Kapazität, um den gesamten inskünftig auf unser Land zurollenden alpenquerenden Gütertransit und grosse Teile des Binnenverkehrs auf der Schiene zu bewältigen.

In den Jahren nach der Eröffnung der NEAT muss mit einem Transportvolumen von 70 Millionen Tonnen gerechnet werden, für welche der Weg durch die Schweiz die kürzeste Verbindung ist.

Die Verkehrsentwicklung können wir kaum beeinflussen. Ebensovienig können wir den Transitverkehr verbieten.

Nur mit der NEAT sind wir in der Lage, das Transportvolumen mit der Bahn abzuwickeln. (Die NEAT bringt die Güter von 3 bis 4 Millionen Lastwagen auf die Schiene.)

Da die Bahn weit umweltfreundlicher ist als der Lastwagen, ist die ökologische Bilanz der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene ganz klar positiv.

Die NEAT trägt zur Vermeidung von Abgasemissionen bei. Die globale Verbesserung wird nicht zulasten der Anwohner an der NEAT erreicht. Auch sie werden entlastet.

Die NEAT ist eindeutig ein Projekt für die Umwelt! Darüber bestehen absolut keine Zweifel!

## FAZIT

- o Die NEAT ist ein aussergewöhnliches Eisenbahnprojekt mit bedeutenden Auswirkungen auf die Beschäftigung in der Schweiz.
- o Mit zwei neuen Achsen durch die Alpen rücken unsere Landesteile näher zusammen. Auch das Tessin und das Wallis können so an BAHN 2000 angeschlossen werden.
- o Die NEAT ersetzt die Rawil-Autobahn.
- o Sie sichert unseren Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsnetze Europas und damit unseren Verkehrsstandort.
- o Sie ist die unabdingbare Grundlage zur umweltschonenden Bewältigung des Transitverkehrs auf der Schiene.
- o Dank der NEAT wahren wir unsere verkehrspolitische Eigenständigkeit in Europa, egal in welcher Form wir in Europa mitmachen.
- o Die NEAT ist das Kernstück unserer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Sie ist ein in allen Belangen ausgewogenes Konzept.
- o Die NEAT ist genau richtig dimensioniert.
- o Die NEAT ist das bedeutenste Projekt im Verkehrsbereich zum Schutz des Alpenraums.