

**Medienkonferenz
Huckepackkorridor/Stand der Arbeiten AlpTransit
22. September 1993 in Polmengo (bei Faido)**

Dr. Benedikt Weibel, Präsident der Generaldirektion SBB

"Mit dem Eintritt in die mittlere Leventina, dem Boden von Faido, gerät zum erstenmal, wonach wir schon lange lüsterten, etwas wie italienische Stimmung. Wir müssen freilich den guten Willen dazu mitbringen, denn es ist immer noch ein sehr mageres Italien."

So umschreibt Carl Spitteler den Ort, an dem wir stehen und heute die ersten grösseren Arbeiten für den Gotthard-Basistunnel in Angriff nehmen.

Heute, beinahe hundert Jahre später, sehen auch wir uns in guter Stimmung hier.

Aber auch wir müssen den guten Willen dazu mitbringen, denn noch ist keine Baumaschine aufgefahren.

Nach jahrzehntelangem Ringen und Zaudern um den Ausbau der schweizerischen Transitachsen, nach Expertisen, Evaluationen, Berichten, Berechnungen (Genosse Ritschard hatte dazu einige trübe Sprüche auf Lager....) feiern wir heute ein Mega-Ereignis:

Die Geburt einer modernen Alpenbahn.

Der Gotthard-Basistunnel als Teil der NEAT oder Rückgrat schweizerischer Verkehrspolitik ist seit über 30 Jahren Dauerthema.

Lassen Sie mich kurz Höhen und Tiefen, stop and go der Leidensgeschichte Basistunnel am Gotthard streifen:

Ab 1960 arbeitete eine "Studiengruppe Gotthardtunnel".

Sie gelangte 1963 zur Empfehlung, dass neben dem Bau eines Strassentunnels Göschenen - Airolo auch ein Eisenbahntunnel Amsteg - Giornico nötig sei.

Für den Fall nämlich - ich zitiere:

dass "im Interesse der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Alpentransversalen und als sicherste Gewähr gegen eine Umfahrung der Schweiz eine weitere Leistungssteigerung der Bahnverbindung am Gotthard gemacht werden muss."

Dieses Konzept blieb nicht unbestritten.

Es folgte die "Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen", die

mehrere Planungsfälle evaluierte, bevor sie mit 15 gegen 3 Stimmen dem Gotthard - Basisprojekt den Vorzug gab und 1970 festhielt,

"dass mit dem Bau möglichst rasch begonnen werden sollte."

Die SBB trieben auftragsgemäss die Detailprojektierung der Basislinie voran.

1972 gelangten die Ostschweizer Kantone mit einem Revisionsbegehren an den Bundesrat.

Dieser schlug sein Transitkonzept vor: Es sei die Lötschbergbahn auf zwei Spuren auszubauen, ebenso die Gotthard-Basislinie zu erstellen und in einer zweiten Phase eine Ostalpenbahn zu realisieren.

1977 glaubte die Gesamtverkehrs-Kommission (GVK),
dass die vorhandenen Transitlinien bis zur Jahrtausendwende knapp genügten.

Allerdings sei eine neue Alpentransversale rechtzeitig zu prüfen.

1979 legte die sogenannte Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" einen weiteren Ergebnisbericht vor, und

1983 begründet der Bundesrat in einem neuen Bericht dem Parlament, weshalb ein Linienführungsentscheid Gotthard/Splügen aufgeschoben werden könne.

Ab 1986 befasste sich der sogenannte Stellvertreterausschuss der Verkehrsminister Österreichs, Deutschlands, Italiens und der Schweiz mit der Frage des alpenquerenden Transitverkehrs.

Seine Empfehlung lautete **1989**, es solle je eine neue Alpentransversale durch Österreich und durch die Schweiz gebaut werden.

Mit der Botschaft des Bundesrates über den Bau der Schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990 und mit dem Ja von Volk und Ständen vom 27. September 1992 erwachten unsere vor 20 Jahren eingemotteten Pläne für einen Gotthard-Basistunnel zu neuem Leben.

Und das just in einer Zeit eindeutig schwindender Güterverkehrsnachfrage.

Aber der Transit durch die Schweiz boomt weiter, **jedoch auf der Strasse!**

Diese Situation ist nicht neu!

Während der 30jährigen Diskussion um einen neuen Basistunnel erleben wir heute die dritte Rezession.

Zur Erinnerung:

1960 passierten rund 6,5 Mio Nettotonnen Güter den Gotthard, doppelt soviel wie 1950.

10 Jahre später,

1970 waren es 10,8 Mio Nettotonnen

1975: Einbruch auf 8,2 Mio Nettotonnen

1980 erneuter Aufschwung auf 12,7 Mio Nettotonnen

1984 wieder Absacken des Verkehrs auf 11,7 Mio Nettotonnen, der bis

1989 auf den bisherigen Höchststand von 15,3 Mio Nettotonnen klettert.

Das sind mehr als das 25fache als im ersten Betriebsjahr der Gotthardbahn.

Dabei hat sich seither an der Linienführung nichts verändert, wir erbringen diese Leistungen auf über 110jährigen Strecken!

Was Carl Spitteler, der bis heute einzige schweizerische Literatur-Nobelpreisträger 1887 über "die verblüffenden Wurmwindungen der Fahrt" schrieb, ist leider noch heute gültig.

Ich zitiere:

Das ratlose Hin- und Hersuchen der Lokomotive thalauf und thalab, als hätte sie ihr Schnupftuch verloren?

Das plötzliche Auferstehen auf einer höheren Brücke, wo wir, auf die unteren Brücken hinabblickend, nicht mehr wissen, sind wir's oder sind wir's gewesen?

Das verwunschene und verwünschte Kirchlein von Wassen, das mit uns Tanzmaus spielt, jetzt uns mit wehmütigem Scheidegruss nachblickend, um ein Viertelstündchen später uns unversehens den Kirchturm entgegenzustrecken, spöttisch und triumphierend":

"Ich bin schon da"!

Europa wartet nicht!

Rund um die Schweiz entsteht ein europäisches Hochleistungsnetz - noch fehlen die kürzesten Verbindungen durch die Alpen.

Der Verkehr sucht sich seinen Weg wieder über die Schiene, wenn auch nicht ganz freiwillig.

Die Einsicht wächst, dass über längere Distanzen der Strasse kaum zusätzlicher Verkehr zugemutet werden kann.

Neue, leistungsfähige Bahnen sind die Alternative.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass Verkehrsstrukturen Standortvorteile schaffen.

Und dass diese Standortvorteile für das wirtschaftliche Wohlergehen auch in Europa entscheidend sind.

In dem Sinne ist das Konzept AT ein Jahrhundertentscheid für die Schweiz und Europa, nicht nur im Güterverkehr durch die Schweiz, auch für die Integration der Schweiz ins entstehende europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Vor einer Woche hat das EVED die Verantwortung für die Realisierung der beiden Basislinien Gotthard und Lötschberg den Bahnen übertragen.

Die SBB haben sich gründlich auf diese Herausforderung vorbereitet.

Eine eigenständige Projektorganisation ist seit einem Jahr an der Arbeit.

Die Konzentration der Kräfte erfolgt vor Ort.

Die Schwerpunkte sind mit Altdorf und Bellinzona gesetzt.

Unsere und insbesondere meine persönliche Hauptsorge gilt den Kosten.

Wir haben einen klaren Auftrag mit einem klar definierten Kostenrahmen.

Die Bedingungen sind fair, und wir werden keine Mühe scheuen, die gesetzten Vorgaben einzuhalten.

Wir wollen die Risiken in den Griff bekommen.

Unser erstes grosses Bauwerk für den Basistunnel dient der Risikobegrenzung.

Mit dem Sondiersystem "Piora-Mulde" sollen Vermutungen der Gewissheit weichen, die günstigste Lage des Tunnels in dieser kurzen, aber schwierigen geologischen Zone gefunden werden.

Die SBB, die Eisenbahner, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich daran gewöhnt, schwierige Aufgaben in schwierigen Zeiten zu meistern.

Ein weiterer Beweis unserer Leistungsfähigkeit erbringen wir gegenwärtig mit dem Ausbau des Huckepack-Korridors.

Vor knapp drei Jahren landete der Auftrag auf unserem Tisch, die Kapazität am Gotthard für den Kombinierten Verkehr zu verdoppeln.

Am 1. Januar 1994 werden wir melden können:
Auftrag erledigt, Kosten eingehalten.

Die SBB haben erfüllt, was die Politik gefordert.

"Das neue Ziel ist gesteckt:

Realisierung der neuen Alpentransversale durch den Gotthard innert kürzester möglicher Frist."

Dann zumal werden Carl Spittelers Gedanken über die Gotthardbahn endgültig zur Prosa.

Dann hat die Wendeltreppe des Weltverkehrs ausgedient.