

## Die NEAT – einmalige Chance für die Schweiz

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können am 27. September 1992 buchstäblich Weichen für ihre Zukunft stellen. Die Vorlage für eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz (NEAT) geht uns alle an und bringt langfristig Vorteile für das ganze Land.

Warum kann ich aus innerer Überzeugung zu diesem Konzept Alpen transit und zu den anspruchsvollen Projekten stehen? Lassen Sie mich sieben wichtige Gründe hervorheben:

1. Mit der NEAT stärken wir die Schweiz und ihre Wirtschaft. Die Investitionen von rund 15 Milliarden Franken schaffen viele tausend Arbeitsplätze. Wir geben der Schweiz eine grosse Herausforderung, die Kräfte sammelt und uns alle auf ein ambitioniertes Ziel hin arbeiten lässt. Wir schaffen bleibende Werte und behalten so den Alpen transit als Trumpfkarte unseres Landes in Europa. Die NEAT wird für die Schweiz Standortvorteile schaffen, von denen viele Generationen profitieren können.

2. Mit der NEAT nehmen wir den „Verkehr Schweiz“ selbst in die Hand. Wir können damit in Europa die Verkehrsentwicklung so steuern helfen, wie es unseren Absichten entspricht. Wir geben Europa eine eigenständige Antwort. Zugleich verknüpfen wir unser Land wirkungsvoll mit dem entstehenden Netz europäischer Hochleistungsbahnen.

3. Ein Ja zur NEAT ebnet uns den Weg zum günstigen Transitabkommen mit der EG. Wir erhalten uns so die wichtige 28-Tonnen-Gewichtslimite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen. Zugleich geben wir eine glaubwürdige Antwort, um absehbare Transportbedürfnisse der ganzen Wirtschaft Europas auf sinnvolle Weise zu erfüllen. Zugleich fördert das Transitabkommen mit den zwölf EG-Mitgliedstaaten den Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse in ganz Europa.

4. Nur mit einem Ja zur NEAT beweisen wir, dass unser Land politisch noch handlungsfähig ist. Andernfalls nähme die Glaubwürdigkeit unserer direkten Demokratie Schaden. Wir müssen auch zeigen, dass wir uns noch zu grossen Taten aufraffen können und mehr tun, als nur unseren heutigen Besitzstand verwalten! Mit der NEAT wird unsere Wirtschaft ihre Leistungsfähigkeit zeigen und sich Wettbewerbsvorteile für ähnliche Projekte auf der ganzen Welt schaffen können.



5. Die NEAT ist das langfristig wirkungsvollste Umweltprojekt für den Alpenraum. Die zusätzlich geschaffene Kapazität erlaubt unter anderem, die Güter, welche sonst jährlich von 3 – 4 Millionen Lastwagen auf der Strasse befördert werden müssten, auf die Schiene zu verlegen. Bei Planung und Bau wird die NEAT das strenge Schweizer Umweltschutzrecht einhalten. Das Alpen transit-Konzept von Bundesrat und Parlament schafft die Grundlagen für wirkungsvolle Anreize, damit der Verkehr zunehmend die Bahn benützen kann.

6. Die NEAT bringt der ganzen Schweizer Bevölkerung Nutzen. Die geplanten Werke schaffen leistungsfähigere und rasche Verbindungen – diese lassen alle Landesteile einander näherrücken. Die Transitbedürfnisse werden den nationalen und regionalen Personenverkehr auf Bahn und Bus nicht beeinträchtigen. Die NEAT bringt vielen Regionen, vor allem aber dem Tessin und Wallis wichtige Impulse.

7. Eine Schweiz ohne NEAT wäre über kurz oder lang mit einem Verkehrschaos auf den wichtigen Strassen konfrontiert. Damit schaden wir zuerst der eigenen Wirtschaft und beeinträchtigen unseren Freizeitverkehr. Ohne NEAT würde der Druck der EG auf Zugeständnisse der Schweiz wieder zunehmen; wir würden unter Umständen erpressbar, weil wir selbst den besten Trumpf aus der Hand gegeben hätten.

Fazit: Wer eine eigenständige Schweizer Verkehrspolitik will, die diesen Namen verdient, unterstützt die NEAT. Wer zur Umwelt im Alpenraum Sorge tragen will, steht zur NEAT. Wer unsere Wirtschaft auch fürs nächste Jahrhundert stärken will, anerkennt die einmaligen Chancen dank der NEAT. Es ist an uns selbst, diese Chance zu packen!

Bundesrat Adolf Ogi  
Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und  
Energiewirtschaftsdepartements, Bern

Am

Textbeitrag Bundesrat Adolf Ogi für Schweizer Eisenbahn-Revue Ausgabe September 1992

## Die NEAT - einmalige Chance für die Schweiz

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können am 27. September 1992 buchstäblich Weichen für ihre Zukunft stellen. Die Vorlage für eine Neue Eisenbahn-Alpen-transversale durch die Schweiz (NEAT) geht uns alle an und bringt langfristig Vorteile für das ganze Land.

Warum kann ich aus innerer Ueberzeugung zu diesem Konzept Alpentransit und zu den anspruchsvollen Projekten stehen? Lassen Sie mich sieben wichtige Gründe hervorheben:

1. Mit der NEAT **stärken wir die Schweiz und ihre Wirtschaft**. Die Investitionen von rund 15 Milliarden Franken schaffen viele tausend Arbeitsplätze. Wir geben der Schweiz eine grosse Herausforderung, die Kräfte sammelt und uns alle auf ein ambitionöses Ziel hin arbeiten lässt. Wir schaffen bleibende Werte und behalten so den Alpentransit als Trumpfkarte unseres Landes in Europa. Die NEAT wird für die Schweiz Standortvorteile schaffen, von denen viele Generationen profitieren können.
2. Mit der NEAT **nehmen wir den "Verkehr Schweiz" selbst in die Hand**. Wir können so in Europa die Verkehrsentwicklung so steuern helfen, wie es unseren Absichten entspricht. Wir geben Europa eine eigenständige Antwort. Zugleich verknüpfen wir unser Land wirkungsvoll mit dem entstehenden Netz europäischer Hochleistungsbahnen.
3. Ein JA zur NEAT **ebnet uns den Weg zum günstigen Transitabkommen mit der EG**. Wir erhalten uns so die wichtige 28-Tonnen-Gewichtslimite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen. Zugleich geben wir eine glaubwürdige Antwort, um absehbare Transport-Bedürfnisse der ganzen Wirtschaft Europas auf sinnvolle Weise zu erfüllen. Zugleich fördert das Transitabkommen mit den zwölf EG-Mitgliedstaaten die wirksame Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse in ganz Europa.
4. Nur mit einem JA zur NEAT beweisen wir, dass unser **Land politisch noch handlungsfähig** ist. Andernfalls nähme die Glaubwürdigkeit unserer direkten Demokratie Schaden. Wir müssen auch zeigen, dass wir uns noch zu grossen Taten aufrufen können und mehr tun, als unseren Besitzstand zu verwalten. Mit der NEAT wird unsere Wirtschaft ihre Leistungsfähigkeit zeigen und sich Wettbewerbsvorteile für ähnliche Projekte auf der ganzen Welt schaffen können.
5. Die NEAT ist das **langfristig wirkungsvollste Umweltprojekt für den Alpenraum**. Die zusätzlich geschaffene Kapazität erlaubt unter anderem, die sonst jährlich von 3-4 Millionen Lastwagen auf der Strasse beförderten Güter auf die Schiene zu verlegen. Bei Planung und Bau wird die NEAT das strenge Schweizer Umweltschutzrecht einhalten. Das Alpentransit-Konzept von Bundesrat und Parlament schafft die Grundlagen für wirkungsvolle Anreize, damit der Verkehr zunehmend die Bahn benützen kann.

6. Die NEAT bringt *der ganzen Schweizer Bevölkerung Nutzen*. Die geplanten Werke schaffen leistungsfähigere und raschere Verbindungen - diese lassen alle Landesteile einander näherrücken. Die Transitbedürfnisse werden den nationalen und regionalen Personenverkehr auf Bahn und Bus nicht beeinträchtigen. Die NEAT bringt vielen Regionen, vor allem aber dem Tessin und Wallis wichtige Impulse.
7. Eine Schweiz *ohne* die NEAT wäre über kurz oder lang mit einem *Verkehrschaos* auf den wichtigen Strassen konfrontiert. Damit schaden wir zuerst der eigenen Wirtschaft und beeinträchtigen wir unseren Freizeitverkehr. Ohne NEAT würde der *Druck der EG* auf Zugeständnisse der Schweiz wieder zunehmen, wir würden unter Umständen erpressbar, weil wir selbst den besten Trumpf aus der Hand gegeben hätten.

**Fazit:** wer eine *eigenständige Schweizer Verkehrspolitik* will, die diesen Namen verdient, unterstützt die NEAT. Wer zur *Umwelt im Alpenraum* Sorge tragen will, steht zur NEAT. Wer unsere *Wirtschaft* auch fürs nächste Jahrhundert stärken will, anerkennt die einmaligen Chancen dank der NEAT. Es ist an uns selbst, diese *Chance* zu packen!

Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher  
des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Bern



3003 Bern, im Juli 1992

Artikel für "Klettgauer Zeitung / Schaffhauserland"

## Schaffhausen und die NEAT

Von Bundesrat Adolf Ogi

Am kommenden 27. September stimmen wir ab über die NEAT - die neue schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale. Jede Region erwägt natürlich im Vorfeld der Abstimmung die eigenen regionalen Vor- und Nachteile dieser geplanten Hochleistungslinie von Arth-Goldau nach Lugano und des neuen Basistunnels am Lötschberg.

Die gesamtschweizerischen Vorteile der NEAT sind offensichtlich und überzeugend: Sie entlastet unsere Strassen vom alpenquerenden Güter- und Personenverkehr; sie ermöglicht die Ausweitung und Verbesserung des Bahnangebots, die es dringend braucht, um die Konkurrenz gegen den umweltschädigenden Strassen- und Flugverkehr zu gewinnen. Dadurch wird der auf unser Land zurollende Verkehr und ein guter Teile des hausgemachten Verkehrs inskünftig auf der Schiene bewältigt werden können. Sie erlaubt die Abwicklung des Gütertransports in der modernen, wirtschaftlichen Spielart des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Diese Gründe überzeugten die EG, um ihre Forderung nach einem schweizerischen 40-Tonnen Strassenkorridor aufzugeben, der fatale Folgen für die Umwelt in unseren engen Alpentälern gehabt hätte. Die EG akzeptiert in einem Transitabkommen unsere Politik der Verlagerung des Transits auf die Schiene und unsere strengen Vorschriften im Strassengüterverkehr, insbesondere die 28-Tonnen Gewichtslimite.

Die NEAT verbindet zudem die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze durch die Alpen, den französischen Train à Grande Vitesse, den deutschen Intercity-Express und den italienischen Treno ad Alta Velocità. Dies ist eine grosse Leistung für Europa, aber ebenso für die Schweiz, denn die NEAT ermöglicht uns den Anschluss an diese Netze und erhöht dadurch die Standortgunst für Wirtschaft und Tourismus. Auch die Vorteile der NEAT für die Ost- und die Westschweiz sind offensichtlich, da im Konzept ausdrücklich Massnahmen zu verbesserten Anschlüssen dieser Landesteile vorgesehen sind. Oder die Vorteile für die Zentralschweiz, das Wallis, das Tessin, welche nicht nur vom Strassenverkehr entlastet, sondern erst mit der NEAT voll in das Konzept BAHN 2000 integriert werden.

Die Liste der NEAT-Vorteile ist nicht abgeschlossen, aber was bringt sie Schaffhausen, der Stadt, dem Kanton? Bei genauer Betrachtung zeigt sich, dass die meisten oben aufgeführten Vorteile auch für Schaffhausen gelten. Auch Schaffhausens Strassen werden durch die NEAT entlastet, auch Schaffhausen profitiert vom Näherrücken zu den europäischen Zentren. Zudem profitiert Schaffhausen im Einzugsgebiet der Gotthard-Basislinie in besonderem Masse von den Angebotsverbesserungen. Schliesslich gewinnt dadurch auch die Linie Stuttgart-Schaffhausen-Zürich an Bedeutung. Verbesserungen dieser Linie sind wünschenswert und ein altes Anliegen von Schaffhausen. Wir können zwar den deutschen Verkehrswegeplan nicht direkt beeinflussen. Das Verkehrspotential steigt für Schaffhausen-

Zürich ganz klar mit dem Bau der NEAT. Dadurch steigt auch die Chance für betriebliche Verbesserungen dieser Linie. Ich denke vor allem an den Einsatz hochmoderner Neigezüge, welche bedeutende Fahrzeitverkürzungen zulassen, ohne dass massive Infrastrukturausbauten zu tätigen sind.

Zum Schluss noch ein Wort zu den Kosten der NEAT: Die Kosten für dieses wichtige Projekt können auf die Dauer durch die Betriebserträge der NEAT wieder "eingefahren" werden, dies entgegen viel zu hörenden gegenteiligen Behauptungen. Der grösste Teil der Mittel wird auf dem Kapitalmarkt beschafft, ein kleinerer Teil aus der Treibstoffzollkasse entnommen. Aufgeteilt auf die 15-jährige Bauzeit der NEAT ist die verbleibende Belastung der allgemeinen Bundeskasse durch den Bau der NEAT verschwindend klein und steht in keinem Verhältnis zum grossen gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Werks. Alles in allem ist die NEAT eine hoch rentable Investition, welche nicht durch den Steuerzahler à fonds perdu bezahlt werden muss, auch nicht durch den Schaffhauser Bürger.

## Pro und kontra NEAT

Der Einsicht, dass die Schweiz einen Basiseisenbahntunnel durch die Alpen braucht, stehen die Bedenken gegen die Megalomanie des vorliegenden NEAT-Projekts gegenüber.

Eines haben Befürworter und Gegner der NEAT – ausser den «Grünen» – gemeinsam:

Beide wollen einen Schienenbasistunnel durch die Alpen. Den Gegnern ist das vorliegende Projekt zu gigantisch und zu teuer, die Befürworter möchten die bestehende NEAT-Vorlage als politischen Kompromiss realisieren und nicht aufs Spiel setzen. Sie glauben nicht an die Möglichkeit einer moderateren Alternative. Im folgenden seien Aussagen von Bundesrat Adolf Ogi, die er in seinen Referaten «Pro NEAT» macht, kommentiert (die Zitate in der linken Spalte stammen aus seiner Rede vom 19. März 1992 vor der SVP Kanton Zug)

### Aussagen von Bundesrat Ogi

© MARKUS SENN (6)



«Die NEAT ist das Rückgrat eines zukunftsgerichteten Verkehrssystems und zugleich unser solidarischer Akt zum Schutz des ganzen Alpenraums und seiner Menschen.»



«Die NEAT wird die Standortgunst der Schweiz und ihrer Wirtschaft im nächsten Jahrhundert wesentlich verbessern, sie ist quasi unsere Lebensader für den Verkehr von übermorgen.»



«Die NEAT ist für unser Land finanziell verkraftbar, und die vorgesehenen 14,8 Milliarden Franken ermöglichen sinnvolle Lösungen für die Kernprojekte am Gotthard und am Lötschberg.»

«Die Kosten von 14,8 Milliarden Franken inklusive Anschluss der Ostschweiz sind seriös berechnet.»

© JÜRIG MOSIMANN (4)



«Phantasiezahlen von 40 oder 50 Milliarden Franken Kosten für die Basistunnelstrecken am Gotthard und am Lötschberg sind aus der Luft gegriffen.»

### Kommentar zu den Aussagen von Bundesrat Ogi

Ein Basiseisenbahntunnel durch die Alpen ist notwendig für

- den Gütertransitverkehr von morgen
- die Hochleistungspersonenzüge
- den Ersatz für die Infrastruktur aus dem letzten Jahrhundert
- die Entlastung der Strassen

Die NEAT, über die das Volk abstimmen wird, besteht dagegen aus einem gigantischen flächendeckenden Netz mit zwei Alpentunnels, Ausbau von Knotenbahnhöfen usw.

Die Standortgunst der Schweiz und ihrer Wirtschaft hängt nicht von mehreren Basistunneln durch die Alpen ab. Die Deregulierung, der Abbau der übertriebenen Vorschriftenflut, mässige Zinse, kleine Inflationsraten sowie angemessene Lohnkosten haben einen weit grösseren Stellenwert.

Der Verkehr von übermorgen wird sich wegen der Öffnung der Oststaaten völlig ändern. Der Nord-Süd-Verkehr wird, entgegen den Annahmen der achtziger Jahre, zu Lasten des Ost-West-Verkehrs fühlbar abnehmen. (Die Tschechoslowakei zum Beispiel ist ein hervorragendes Industrieland.)

Die 14,8 Milliarden Franken beruhen auf einem Planungsstand von 1989 und dem Preisstand von 1991. Niemand unterstellt den Ingenieuren, dass sie nicht richtig gerechnet haben. Aber das Projekt ist erst rudimentär bekannt. Nur die Detailplanung wird Aufschluss über die entsprechenden Kosten geben. Man weiss zum Beispiel heute noch nicht, ob am Gotthard eine Tunnelröhre für beide Richtungen oder zwei getrennte Röhren oder sogar zusätzliche ein Sicherheitsstollen gebaut werden sollen. In der Vergangenheit verursachten sämtliche Tunnel- und Grossbauten massive Kostenüberschreitungen.

Amtliches Bulletin – Herbstsession Ständerat 1991, Bundesrat Ogi:

«Wie sind wir zudem auf die 24 Milliarden Franken gekommen? Diese 24 Milliarden werden schon heute nicht mehr richtig sein (...). Die Kosten müssen neu errechnet werden, es wird möglicherweise mehr geben. Wir haben auf den 14 Milliarden eine Teuerung von 3 % jährlich angenommen, haben die heutige Baukosten-Zinsentwicklung einkalkuliert und sind dann auf 24 Milliarden gekommen. Man darf aber

Fortsetzung Seite 6



«Auf dieser Grundlage erreicht das System NEAT auch nach einer längeren Anlaufzeit die nötige Wirtschaftlichkeit.»



«Ich bin überzeugt, dass wir diese Werte brauchen, wenn wir unseren Nachkommen eine lebenswerte Schweiz vorbereiten wollen.»



«Die NEAT verschafft wichtigen Branchen der Wirtschaft ein wertvolles Auftragsvolumen im vollen Umfang der Kosten von 14,8 Milliarden Franken, und sie schafft oder sichert Arbeitsplätze.»

nicht dem Irrtum erliegen, wir würden die jetzt beschlossene NEAT für 24 Milliarden Franken bauen können.»

Abgesehen davon, dass eine Teuerungsrate von 3 % für die nächsten 10 bis 15 Jahre viel zu niedrig sein wird, muss auf «Bahn 2000» verwiesen werden. In der Abstimmung wurde dieses Projekt mit Kosten von 5,4 Milliarden Franken angegeben. Ein gutes Jahr später musste Bundesrat Ogi offiziell bekanntgeben, die Kosten würden annähernd 10 Milliarden betragen. Heute weiss man, dass über 15 Milliarden realistisch sein werden. Das sind rund dreimal mehr als bei der Volksabstimmung. Neuerdings wollen die SBB wegen der Kostenexplosion auf Teile von «Bahn 2000» verzichten.

Während der langen Bauzeit sind auch bei der NEAT Auflagen und Projektänderungen möglich. Sollte das NEAT-Projekt auch fast dreimal teurer werden, würden aus den 14,8 Milliarden plötzlich 44 Milliarden Franken. Selbst Bundesrat Stich rechnet mit mindestens solchen Kosten.

Die Baukredite sollen mit den aufgelaufenen Zinsen in variabel verzinsliche und innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen konsolidiert werden. Gemäss NEAT-Botschaft braucht es ein Mindestverkehrsaufkommen von 90 % der Transitgesamtkapazität, damit über 60 Jahre Betriebsdauer hinweg eine Amortisation und Verzinsung möglich wird, und das bei den ursprünglich angenommenen Kosten von 10 Milliarden Franken. Weiter steht: «Erst über eine lange Betriebsdauer hinweg ist unter den getroffenen Annahmen eine Kostendeckung sichtbar.» Im Klartext bedeutet dies: Die NEAT wird nie rentabel sein.

Die Frage ist, zu welchem Preis? In einem nicht referendumsfähigen Beschluss zur NEAT ist eine Beteiligung von 25 % an den Tunnelbauten aus Treibstoffzollerträgen vorgesehen.

Schon heute steht aber fest, dass zumindest in einer Fraktion bürgerlicher Parlamentarier Überlegungen angestellt werden, wie über die 25 % hinaus vermehrt zweckgebundene Treibstoffzollgelder für die Bezahlung der NEAT beigezogen werden können, und das schon, bevor das Volk über das Projekt abgestimmt hat. Während der Bauarbeiten müssten pro Jahr 600 Millionen Franken aus Treibstoffzollgeldern genommen werden, was einer Benzinpreiserhöhung von rund 10 Rappen entspricht, welche in den geforderten 25 Rappen Zollaufschlag des Bundesrates zur Sanierung der Bundeskasse noch nicht enthalten sind.

Ist die NEAT einmal gebaut, so werden allein die Zinsen für das investierte Kapital, das als Darlehen aufgenommen werden soll, 2 bis 3 Milliarden Franken pro Jahr ausmachen. Rechnet man die Betriebskosten und Amortisationen noch dazu, so werden 4 bis 5 Milliarden Franken jährlich kaum ausreichen.

Sind diese Auflagen das Bild einer lebenswerten Schweiz für unsere Nachkommen?

Zugegebenermassen werden die Bauarbeiten ein grosses Auftragsvolumen auslösen. Ob wirklich reine Schweizer Unternehmen oder nicht Ausländer (z. B. Losinger) die Tunneln bauen, steht nirgends geschrieben. Es werden pro Jahr ungefähr 2 Milliarden Franken investiert werden, und das bei schon heute bestehenden Milliardendefiziten in der Bundeskasse!

Fortsetzung Seite 8



«Wir sind auch überzeugt, rechtzeitig die Versorgung der Bahnen mit der nötigen Elektrizität für den Betrieb zu erreichen.»

«Der Bau der NEAT ist dann sinnvoll und realistisch, wenn Klarheit über die Bereitstellung der notwendigen Elektrizität herrscht. Dies scheint gegenwärtig nicht der Fall zu sein!» (Direktor W. Knecht, Iveco Motorenforschung AG).

Der europäische Elektrizitätsmarkt wird für die Versorgung der Schweiz ausschlaggebend sein. Es kann zukünftig nicht mehr mit einer europäischen Überkapazität gerechnet werden, weil – abgesehen von einer allgemeinen Verbrauchszunahme – mit einer stark steigenden Nachfrage aus Osteuropa zu rechnen ist, wo Kraftwerke aus Umwelt- und Sicherheitsgründen ausser Betrieb gesetzt werden müssen.

Es ist bekannt, dass die BLS nur 60 % der neuen Doppelspurkapazität am Lötschberg ausnützen kann, da die Versorgung mit Elektrizität nicht mehr zulässt. Bei Inbetriebnahme der NEAT kann dannzumal der SBB-Energiebedarf nur gedeckt werden, wenn ihr etwa eine Milliarde Kilowattstunden mehr als heute zur Verfügung steht. Nach dem Atom-Moratorium und der Annahme des Gewässerschutzgesetzes bedeutet dies für die Schweiz, dass der öffentliche Verkehr auf Stromimporte angewiesen und somit der Betrieb der NEAT vom Ausland abhängig sein wird.



«Ohne die NEAT ist das gute Transitabkommen ein wertloser Fetzen Papier, und wir gefährden alle Vorteile dieses Abkommens.»

«Wir erhalten von der EG für zwölf Jahre die 28-Tonnen-Gewichtslimite sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot zugestanden.»

Der Transitvertrag hat eine Laufzeit von nur 12 Jahren. Das heisst, die NEAT wird noch nicht einmal betriebsbereit sein, wenn dieser Vertrag schon nicht mehr gültig sein wird. Werden dann die riesigen Investitionen in mehreren 10 Milliarden Franken Höhe für den Schienenverkehr noch als sinnvoll beurteilt? Der Bundesrat will die Verhandlungen über einen EG-Beitritt sofort aufnehmen. Was passiert mit dem Transitvertrag mit der EG, wenn die Schweiz vor Ablauf von 12 Jahren der EG beitrifft? – Gemäss Staatssekretär Kellenberger müsste dieser Vertrag neu ausgehandelt werden. Warum können beim Überlaufmodell, das heisst wenn die Bahnkapazität erschöpft ist, je fünfzig 40-Tonnen-Lastwagen der EG pro Tag in jeder Richtung die Schweiz durchfahren und nicht auch solche der EFTA-Staaten und damit auch der Schweiz? – Das ist eine klare Diskriminierung des schweizerischen Transportgewerbes. Warum können unbeschränkt 40-Tonnen-Lastwagen der EG ohne Auflagen (PS/Tonnen, Lärm, Abgas, Alter) die Schweiz durchqueren, wenn sie leer sind beziehungsweise höchstens 28 Tonnen geladen haben, was vor allem im Süd-Nord-Verkehr der Fall ist?

Ehrlicher Weise muss man die Frage stellen, wo denn die so viel gerühmten Vorteile des Transitabkommens für die Schweiz sind, besonders wenn man unseren Vertrag mit dem Transitvertrag der Österreicher vergleicht.



«Ebenso wichtig sind die «strategischen» Vereinbarungen über den kombinierten Verkehr, die Marktpreise, die Konfliktlösungen und die allgemeine verkehrspolitische Grundhaltung.»

Schon heute bezahlen die Automobilisten aus zweckgebundenen Treibstoffzollgeldern 300 Franken für jeden auf der Bahn durch die Schweiz transportierten Lastwagen. Im Transitabkommen ist vorgesehen, dass im kombinierten Verkehr Preisbedingungen gelten, die gegenüber denen im Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind. Das bedeutet noch viel mehr Subventionen aus Treibstoffzollgeldern an den – vor allem ausländischen – Schwerverkehr durch die Schweiz.

Nein sagen zu einem schlechten Vorschlag, zu einer schlechten Lösung, das heisst doch immer auch ja sagen zu etwas Besserem! (Zitat)

Diese Lösung würde darin bestehen, sich vorerst **auf den Bau eines Tunnels zu beschränken** und erst nach dessen Inbetriebnahme, je nach politischem Umfeld, wirtschaftlicher Lage und Notwendigkeit, den zweiten Tunnel wie auch die übrigen Teile – wenn überhaupt – in Angriff zu nehmen. Ein pragmatisches Vorgehen entspricht unserem Wesen und der Logik weit besser. *Hans-Urs Merz*

CH-8008 Zürich  
 Pressehaus, Dufourstrasse 49  
 Telefon (+ 41-1) 259 61 11  
 Telefax (+ 41-1) 259 85 02

SCHWEIZER  
**WOCHEN**

Zürich, 4. August 1992

Telefax

Eidgenössische Verkehrs-  
 und Energiewirtschafts-  
 departement  
 Herrn Clemant, Information

Anzahl Seiten inkl. Deckblatt:  
 Number of Pages incl. Cover sheet: 2

→ Direktion BAV mit der Bitte, was  
 ich schade mich, soweit zu verknüpfen.  
 Aber im PID haben wir es nicht schöner  
 als im 2. Stock in den am stärksten beanspruchten  
 Sehr geehrter Herr Clemant, Stellen. Beste Clemant

hier, wie telefonisch vereinbart, der Entwurf meiner  
 Interviewfragen an Herrn Bundesrat Ogi. Ich bitte Sie,  
 diesen weiterzuleiten.

Nach wie vor hoffe ich, Herrn Bundesrat Ogi persönlich zu  
 treffen. Sie wissen: Ein Live-Interview wirkt sehr viel  
 natürlicher als das schriftliche Beantworten vorliegender  
 Fragen. Gerade in einer emotional berührten Angelegenheit  
 wie der Neat-Abstimmung fände ich es wichtig, dass  
 Bundesrat Ogis Antworten auch gefühlsmässig  
 herüberkommen.

Erscheinen wird das Interview in der «Schweizer Woche»  
 vom 15. September als Titelthema. Den bereinigten Text  
 müsste ich bis spätestens am 31. August an unsere Technik  
 liefern können - früher wäre natürlich besser.

Ich hoffe auf Ihren baldigen (positiven) Bescheid und  
 danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Hanspeter Vetsch, Redaktor

*Hanspeter Vetsch*

damit der Chef  
 es lesen kann:  
 27. 8. 92

### Fragen an Bundesrat Adolf Ogi (Entwurf)

- Herr Bundesrat, weshalb sind Sie für die Neat?
- Glauben Sie, dass das Volk auch so denkt?
- Was passiert, wenn das Volk die Neat ablehnt?
- Welche Bedeutung hat die Neat für die Schweiz?
- Weshalb braucht es überhaupt neue Tunnels - sind die Alpen nicht schon genug durchlöchert?
- Wieviel Geld ist für das Projekt bis heute ausgegeben worden?
- Wieviel Geld müsste nach einem Volks-Nein noch ausgegeben werden?
- Wer sind die Neat-Gegner, was ihre Gründe?
- Die Bundesdefizite steigen. Kann sich die Schweiz die 24 Milliarden teure Bauerei überhaupt leisten?
- Das Neat-Projekt berücksichtigt sehr viele regionale Wünsche. Ist das nicht viel zu teuer?
- Wer zahlt wieviel an die Neat?
- Kann man die Neat nicht teilprivatisieren und so sparen?
- Kann der Transitverkehr mit der Neat kostenneutral werden oder gar Gewinn bringen?
- Bahn 2000 zeigt: höhere Kosten, Zeitverzögerungen. Wird es der Neat ähnlich gehen?
- Mehr Strassen bringen meist mehr Autoverkehr. Bringen auch mehr Schienen mehr Verkehr?
- Werden die Lastwagen wirklich die neue Bahn benutzen?
- Niemand kann vorhersagen, was die EG an Warentransporten auslösen wird. Ist es sinnvoll, heute ein so grosses Projekt zu beginnen? Wäre ein Zuwarten für zwei, drei Jahre nicht gescheiter?
- Wenn die Neat fällt, fällt das EWR-Transitabkommen. Hat das Volk überhaupt eine echte Entscheidungsmöglichkeit?
- Ist die Neat ein Geschenk an die EG?
- Die Stimmung im Volk ist nicht sehr pro EWR/EG. Kann das die Neat gefährden?
- Ist die Neat-Abstimmung eine EWR-Vorentscheidung?
- Muss die Neat international zum Bau ausgeschrieben werden?
- Komplexe Grossprojekte und Gesamtkonzepte haben es heute schwer (Bahn 2000, Verkehrskonzeption, Mehrwertsteuer ... Neat). Ist das Regieren mühsamer als früher in der Zeit der grossen Würfe (Autobahnnetz)?
- Setzen Sie sich mit der Neat ein Denkmal?

, Hanspeter Uetsch, «Schweizer Woche»

CH-8008 Zürich  
Pressehaus, Dufourstrasse 49  
Telefon (+ 41-1) 259 61 11  
Telefax (+ 41-1) 259 85 02

**WOCHE**

Zürich, 4. August 1992

Telefax

Ende Woche  
Fr. 21. 8.

Eidgenössische Verkehrs-  
und Energiewirtschafts-  
departement  
Herrn Clemant, Information

Anzahl Seiten inkl. Deckblatt:  
Number of Pages incl. Cover sheet: 2

Sehr geehrter Herr Clemant,

hier, wie telefonisch vereinbart, der Entwurf meiner Interviewfragen an Herrn Bundesrat Ogi. Ich bitte Sie, diesen weiterzuleiten.

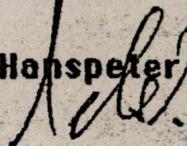
Nach wie vor hoffe ich, Herrn Bundesrat Ogi persönlich zu treffen. Sie wissen: Ein Live-Interview wirkt sehr viel natürlicher als das schriftliche Beantworten vorliegender Fragen. Gerade in einer emotional berührten Angelegenheit wie der Neat-Abstimmung fände ich es wichtig, dass Bundesrat Ogis Antworten auch gefühlsmässig herüberkommen.

Erscheinen wird das Interview in der «Schweizer Woche» vom 15. September als Titelthema. Den bereinigten Text müsste ich bis spätestens am 31. August an unsere Technik liefern können - früher wäre natürlich besser.

Ich hoffe auf Ihren baldigen (positiven) Bescheid und danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüssen

Hanspeter Vetsch, Redaktor



Ringier AG

## Fragen an Bundesrat Adolf Ogi (Entwurf)

- 1) - Herr Bundesrat, weshalb sind Sie für die Neat?
- 2) - Glauben Sie, dass das Volk auch so denkt?
- 3) - Was passiert, wenn das Volk die Neat ablehnt?
- 4) - Welche Bedeutung hat die Neat für die Schweiz?
- 5) - Weshalb braucht es überhaupt neue Tunnels - sind die Alpen nicht schon genug durchlöchert?
- 6) - Wieviel Geld ist für das Projekt bis heute ausgegeben worden?
- 7) - Wieviel Geld müsste nach einem Volks-Nein noch ausgegeben werden?
- 8) - Wer sind die Neat-Gegner, was ihre Gründe?
- 9) - Die Bundesdefizite steigen. Kann sich die Schweiz die 24 Milliarden teure Bauerei überhaupt leisten?
- 10) - Das Neat-Projekt berücksichtigt sehr viele regionale Wünsche. Ist das nicht viel zu teuer?
- 11) - Wer zahlt wieviel an die Neat?
- 12) - Kann man die Neat nicht teilprivatisieren und so sparen?
- 13) - Kann der Transitverkehr mit der Neat kostenneutral werden oder gar Gewinn bringen?
- 14) - Bahn 2000 zeigt: höhere Kosten, Zeitverzögerungen. Wird es der Neat ähnlich gehen?
- 15) - Mehr Strassen bringen meist mehr Autoverkehr. Bringen auch mehr Schienen mehr Verkehr?
- 16) - Werden die Lastwagen wirklich die neue Bahn benutzen?
- 17) - Niemand kann vorhersagen, was die EG an Warentransporten auslösen wird. Ist es sinnvoll, heute ein so grosses Projekt zu beginnen? Wäre ein Zuwarten für zwei, drei Jahre nicht gescheiter?
- 18) - Wenn die Neat fällt, fällt das EWR-Transitabkommen. Hat das Volk überhaupt eine echte Entscheidungsmöglichkeit?
- 19) - Ist die Neat ein Geschenk an die EG?
- 20) - Die Stimmung im Volk ist nicht sehr pro EWR/EG. Kann das die Neat gefährden?
- 21) - Ist die Neat-Abstimmung eine EWR-Vorentscheidung?
- 22) - Muss die Neat international zum Bau ausgeschrieben werden?
- 23) - Komplexe Grossprojekte und Gesamtkonzepte haben es heute schwer (Bahn 2000, Verkehrskonzeption, Mehrwertsteuer ... Neat). Ist das Regieren mühsamer als früher in der Zeit der grossen Würfe (Autobahnnetz)?
- 24) - Setzen Sie sich mit der Neat ein Denkmal?

8.4. 1992, Hanspeter Uetsch, «Schweizer Woche»

**BUNDESAMT FÜR VERKEHR**

**Herrn Bundesrat Ogi**

Sachbearbeiter: Herr Vogel

---

**SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG**

---

**Gegenstand: Interview SCHWEIZER WOCHEN vom 15. September 1992**

---

**Frage 1**

Herr Bundesrat, weshalb sind Sie für die NEAT?

**Antwort**

Die NEAT verlängert BAHN 2000 ins Oberwallis und ins Tessin und integriert die Schweiz ins künftige europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz.

Nur dank der NEAT werden TGV, ICE und dergleichen die Schweiz durchqueren und nicht nur den Grosstädten, sondern auch Zentren wie Thun, Brig, Luzern oder Bellinzona eine mit dem Flugzeug in jeder Hinsicht vergleichbare Verkehrsbedienung bringen.

Bellinzona wird je eine gute Stunde von Zürich, Luzern und Mailand entfernt sein; von Brig nach Paris oder Frankfurt wird die Fahrzeit bloss noch 4 Stunden dauern.

Die NEAT schafft die nötige Kapazität, um den gesamten künftigen Verkehr auf unser Land zukom-

---

Visum Direktor:

Datum: 24.08.92

*H. Vogel*

menden Güterverkehr auf der Schiene zu übernehmen, in Form von Wagenladungen, Containern, Sattelaufliegern, Wechselaufbauten oder ganzen Lastwagen. Zu nicht subventionierten und trotzdem konkurrenzfähigen Preisen.

Nur dank der NEAT gelingt die aus Gründen des Umweltschutzes unbedingt notwendige Verlagerung des Verkehrs von Auto- und Luftstrassen auf die Schiene.

### **Frage 2**

Glauben Sie, dass das Volk auch so denkt?

### **Antwort**

Ich glaube, dass das Volk im Transitland Schweiz sowohl auf Umwelt- als auch auf Verkehrsfragen sensibilisiert ist und unsere Überlegungen nachvollziehen kann.

### **Frage 3**

Was passiert, wenn das Volk die NEAT ablehnt?

### **Antwort**

Wir müssten die Abstimmungsergebnisse analysieren. Sicher könnten wir aber keine neue Vorlage aus der Schublade ziehen. Das vorlie-

gende Konzept ist das Resultat eines langen Optimierungsprozesses. Seit den sechziger Jahren sind laufend neue Alpentunnelprojekte geprüft und die bestehenden überarbeitet worden. Die in einer Zweckmässigkeits- und einer Umweltverträglichkeitsprüfung zusammengefassten Projekte wurden im Jahre 1989 den Kantonen, Parteien und Verbänden zur Vernehmlassung unterbreitet. Aus deren Auswertung sowie in Koordination mit BAHN 2000 und den ausländischen Bahnen entstand das zur Abstimmung gelangende Konzept.

**Frage 4**

Welche Bedeutung hat die NEAT für die Schweiz?

**Antwort**

Vergleiche Antwort auf Frage 1.

**Frage 5**

Weshalb braucht es überhaupt neue Tunnels - sind die Alpen nicht schon genug durchlöchert?

**Antwort**

Die beiden Bergbahnen über Gotthard und Lötschberg stammen aus dem letzten Jahr-

hundert. Aufgrund der steilen und kurvenreichen Strecken erlauben sie keine attraktiven Fahrzeiten und verunmöglichen das Führen langer und damit rentablerer Güterzüge. Sie sind aber nicht nur in qualitativer Hinsicht ungenügend, sondern verfügen auch über eine zu geringe Kapazität.

### **Frage 6**

Wieviel Geld ist für das Projekt bis heute ausgegeben worden?

### **Antwort**

Der Bundesrat hat für den Zeitraum bis zum Inkrafttreten des Alpentransit-Beschlusses einen Planungskredit von 130 Millionen Franken gesprochen. Davon sind bis heute rund 2/3 ausgegeben worden. Ein wesentlicher Anteil betrifft Untersuchungen in den Bereichen Geologie und Vermessung sowie über die Machbarkeit der Basistunnel. Sie haben in jedem Fall bleibenden Wert.

### **Frage 7**

Wieviel Geld müsste nach einem Volks-Nein noch ausgegeben werden?

**Antwort**

Diese Arbeiten können rasch abgebrochen werden. Von den 130 Millionen würden mindestens 20 Millionen übrigbleiben.

Sämtliche eingegangenen Verpflichtungen sind strikte auf die Vorphase bis zum Grundsatzentscheid, also bis zur Volksabstimmung, limitiert.

**Frage 8**

Wer sind die NEAT-Gegner, was ihre Gründe?

**Antwort**

Die grüne Partei der Schweiz und einige ihr nahe stehenden Vereinigungen sind grundsätzlich gegen jeglichen weiteren Ausbau des Verkehrswegenetzes. Sie sind zudem zusammen mit den bürgerlichen NEAT-Gegnern der Auffassung, die NEAT sei in finanzieller Hinsicht nicht tragbar.

**Frage 9**

Die Bundesdefizite steigen. Kann sich die Schweiz die 24 Milliarden teure Bauerei überhaupt leisten?

**Antwort**

Der vom Parlament bewilligte Kredit beträgt für die NEAT 14 Milliarden und für den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT 0,9 Milliarden Franken. Alles zum Preisstand 1991. Knapp ein Viertel davon wird mit Treibstoffzoll-Mitteln finanziert, was sich dadurch rechtfertigt, dass der Autoverlad durch den Lötschberg-Basistunnel die Nationalstrasse durch den Rawil ersetzt. Der Rest wird am Kapitalmarkt aufgenommen. Alle Mittel, auch die aus den Treibstoffzoll-Rückstellungen, werden den Bahnen als Darlehen zur Verfügung gestellt und innerhalb einer Dauer von 60 Jahren voll verzinst und zurückbezahlt.

Die Finanzierung erfolgt also nicht mit allgemeinen Bundesmitteln und hat keinen Einfluss auf die Wahrnehmung der übrigen Aufgaben des Bundes.

Die zusätzliche Belastung des Kapitalmarktes ist vernachlässigbar. Sie liegt bei 2 Prozent.

**Frage 10**

Das NEAT-Projekt berücksichtigt sehr viele regionale Wünsche. Ist das nicht viel zu teuer?

### Antwort

Das NEAT-Konzept bringt dem grösstmöglichen Teil des Landes Verbesserungen.

Durch die Aufteilung auf zwei Achsen kommen auch Bern, das Wallis und die Westschweiz in den Genuss von Fahrzeitverkürzungen und Super-Schnellzügen.

Dank dem Zimmerberg/Hirzel-Tunnel und dem Ausbau von dessen Zufahrten zwischen St. Gallen/Toggenburg und Wädenswil wird zudem die Fahrzeit St. Gallen - Rapperswil - Luzern um eine halbe Stunde verkürzt.

Die Konzentration auf eine Achse und der Verzicht auf den Zimmerberg/Hirzel (Anschluss Ostschweiz) würde den Bau weiterer Gleise im Mittelland und im Tessin notwendig machen.

Das zur Abstimmung gelangende Konzept erlaubt demgegenüber die optimale Nutzung des gesamten Zufahrtssystems zum Alpenraum - vom Berner Oberland bis zum Hirzel und von Domodossola bis Chiasso - wodurch sich weitere Streckenausbauten erübrigen.

Der Verzicht auf einzelne Elemente des Konzeptes würde deshalb im Endeffekt nicht billiger, sondern teurer zu stehen kommen.

**Frage 11**

Wer zahlt wieviel an die NEAT?

**Antwort**

Die Finanzierung des Vorhabens wurde bereits in der Antwort auf Frage 9 dargestellt. Das Werk wird allerdings letzten Endes durch die Benutzer bezahlt, über die Beförderungspreise. Der grösste Teil der Güterverkehrseinnahmen und ein erklecklicher Teil des Personenverkehrs-Ertrages wird aus dem Ausland stammen. Der Autotransport durch den Lötschberg wird aus der Treibstoffzollkasse, also durch die Automobilisten, subventioniert werden.

**Frage 12**

Kann man die NEAT nicht teilprivatisieren und so sparen?

**Antwort**

Wie die meisten langfristigen Infrastrukturprojekte wirft die NEAT nicht sofort in Dividenden umsetzbare Gewinne ab, sondern ist erst langfristig rentabel. Private Investoren fühlen sich von derartigen Projekten nicht sonderlich angezogen, es sei denn, sie könnten möglichst viele Risiken auf den Staat abwälzen und sich mithin von der öffentlichen Hand

eine Rendite garantieren lassen, die über dem Durchschnittsertrag der Bundesanleihen liegt. Derartige Modelle haben wir geprüft. Sie sind weder für den Bund noch für die Bahnen, die Bahnbenützer oder die Steuerzahler interessant.

### **Frage 13**

Kann der Transitverkehr mit der NEAT kostenneutral werden oder gar Gewinn bringen?

### **Antwort**

Der Transitverkehr, während Jahrzehnten der Spitzenreiter unter den rentablen Eisenbahn-Verkehren, wird dank der NEAT gewinnbringend sein. Die neuen Linien werden, dank der Möglichkeit wesentlich schwerere und trotzdem schnellere Züge zu führen, erhebliche Rationalisierungseffekte zeitigen.

### **Frage 14**

BAHN 2000 zeigt: höhere Kosten, Zeitverzögerungen. Wird es der NEAT ähnlich gehen?

**Antwort**

Nein. Wir haben aus BAHN 2000 die Lehren gezogen. Bei der NEAT ist die Mitsprache der Kantone von Anfang an gewährleistet. Die Gemeinden werden vom Kanton angehört. Die Vorprojekte werden unter Berücksichtigung dieser Regeln sowie der Umweltverträglichkeit durch den Bundesrat genehmigt; ähnlich wie im Nationalstrassenbau. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren wird gestrafft. Die Einsprachemöglichkeiten bleiben aber gewahrt.

**Frage 15**

Mehr Strassen bringen meist mehr Autoverkehr. Bringen auch mehr Schienen mehr Verkehr?

**Antwort**

Die Nachfrage im alpenquerenden Verkehr hängt von der Entwicklung der Wirtschaft Italiens und von deren Integration in den EG-Markt ab.

Wie in allen Märkten kann auch im Verkehr die Nutzung des Angebots durch die Angebotsbedingungen gesteuert werden.

Wir werden die NEAT so attraktiv vermarkten, dass der Strassen-Schwerverkehr auf die

Schiene umsteigt. Wir werden jedoch keinen Verkehr anziehen, der aus gesamtwirtschaftlicher Sicht besser unterbliebe; denn wir werden nicht unter den Kosten fahren. Diese Überlegungen gelten auch für den Strassenverkehr, wo die volle Anlastung der Wege- und der Umweltkosten anzustreben ist. Der Weg dazu wird in Artikel 12 des Transitabkommens aufgezeigt.

**Frage 16**

Werden die Lastwagen wirklich die neue Bahn benutzen?

**Antwort**

Ja sie werden es. Weil die soeben erwähnten Massnahmen dazu führen werden, dass der kombinierte Verkehr kostengünstiger und qualitativ besser sein wird als der reine Strassentransport. Spediteure sind kühle Rechner. Wenn das Angebot stimmt, werden sie es nutzen.

**Frage 17**

Niemand kann vorhersagen, was die EG an Warentransporten auslösen wird. Ist es sinnvoll, heute ein so grosses Projekt zu beginnen? Wäre ein Zuwarten für zwei, drei Jahre nicht gescheiter?

**Antwort**

Wir sollten die NEAT heute schon haben. Denken Sie an den Personenverkehr. Denken Sie aber auch an die viel besseren Möglichkeiten, die wir dann hätten, um den heute auf unser Land drängenden und es zum Teil auf der Strasse querenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen. Selbst wenn der Verkehr weniger stark zunähme und die volle Kostendeckung mithin etwas später erreicht würde als angenommen, bliebe die NEAT ein langfristig rentables Projekt.

**Frage 18**

Wenn die NEAT fällt, fällt das EWR-Transitabkommen. Hat das Volk überhaupt eine echte Entscheidungsmöglichkeit?

**Antwort**

Am 27. September dieses Jahres stimmen wir über die NEAT ab und nicht über den EWR. Die NEAT brauchen wir so oder so. Der Verkehr zwischen Italien und Nordeuropa wird in jedem Fall zunehmen, unabhängig von der schweizerischen Politik gegenüber der EG.

Es ist aber richtig, dass das Transitabkommen nach einer Ablehnung der NEAT hinfällig

würde und dann unter sehr viel schlechtern Bedingungen neu ausgehandelt werden müsste.

**Frage 19**

Ist die NEAT ein Geschenk an die EG?

**Antwort**

Wir bauen die NEAT in unserem Land und für uns. Verfrachter und Passagiere aus dem EG-Raum werden die Linie benützen und durch Bezahlung der Fracht bzw. des Fahrpreises wesentlich zur Rentabilität der NEAT beitragen.

Die NEAT ist für die EG von grossem Nutzen. Ein Geschenk ist sie aber keinesfalls.

**Frage 20/21**

Die Stimmung im Volk ist nicht sehr pro EWR/EG. Kann das die NEAT gefährden? Ist die NEAT-Abstimmung eine EWR-Vorentscheidung?

**Antwort**

Vergleiche Antwort auf Frage 18.

**Frage 22**

Muss die NEAT international zum Bau ausgeschrieben werden?

**Antwort**

Gemäss Artikel 13 des Alpentransit-Beschlusses gelten für in- und ausländische Bewerber gleichwertige Wettbewerbsbedingungen nach schweizerischem Standard.

Die inländischen Anbieter werden aufgrund ihrer Kenntnis der lokalen Verhältnisse sowie aufgrund ihrer Erfahrung im Tunnelbau in kristallinem Gestein mit hohen Ueberlagerungen im Vorteil sein. Die Schweiz ist ein Exportland par excellence. Wenn unsere Unternehmer nicht mehr mit dem Ausland konkurrenzfähig wären, würde es schlimm stehen mit unserer Wirtschaft. Solche Befürchtungen sind jedoch offensichtlich unbegründet.

**Frage 23**

Komplexe Grossprojekte und Gesamtkonzepte haben es heute schwer (BAHN 2000, Verkehrskonzeption, Mehrwertsteuer ... NEAT). Ist das Regieren mühsamer als früher in der Zeit der grossen Würfe (Autobahnnetz)?

**Antwort**

Die Schweiz war nie das Land der "grossen Würfe". Unsere Bürger sind kritisch. Vielleicht ist dem auch gut so.

Die NEAT ist aber mit Sicherheit weniger komplex als die von Ihnen erwähnten Beispiele.

Ich bin deshalb überzeugt, dass der Bürger den Nutzen der NEAT erkennt, dem Parlament und dem Bundesrat folgt und am 27. September ein JA in die Urne wirft.

**Frage 24**

Setzen Sie sich mit der NEAT ein Denkmal?

**Antwort**

Nein.

# BUNDESAMT FÜR VERKEHR

Herrn Bundesrat Ogi

Sachbearbeiter: Markus Saurer, pl

---

## SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG

---

Gegenstand: Schweizer Familie Interview  
24. August 1992, 17.30

---

- 1) **Seit der Umweltkonferenz von Rio macht das Schlagwort der "nachhaltigen Entwicklung" statt des unbedenklichen Wachstums die Runde. Liegt hier die NEAT nicht quer in der Landschaft und wird sie das Verkehrsaufkommen nicht noch mehr fördern?**

Der alpenquerende Personenverkehr wird bis im Jahr 2020 um 50 Prozent zunehmen; der Güterverkehr wird sich verdoppeln. Er ist Ausfluss der wachsenden Beziehungen Italiens mit seinen EG-Partnern.

Darauf haben wir keinen Einfluss; dieser Verkehr entsteht auch ohne NEAT.

Wir können ihn nur mit der NEAT umweltschonend bewältigen, auf der Schiene und in Form des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

Die NEAT ist ein Projekt im Sinne der Konferenz von Rio, das ist eindeutig.

- 2) **Wir bauen die NEAT für Europa, gewiss, wo aber liegt unser eigenes egoistisches Interesse?**

Wir bauen die NEAT nicht für Europa!

Sicher, sie ist ein wichtiger Baustein im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Indem wir aber diesen Baustein hinzufügen,

vermeiden wir, von diesem Netz abgehängt, bzw. umfahren zu werden. Die NEAT sichert unsere Standortgunst in Europa.

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 Autobahn durch den Rawil.

Dank der NEAT konnten wir die EG überzeugen, dass wir bereit und in der Lage sind, unsere Aufgabe als Alpentransitland auch in Zukunft zu erfüllen.

Nur darum hat die EG in das Transitabkommen eingewilligt.

Dadurch ist der freie Zugang zum EG-Markt für unsere Strassentransporteure und Fluggesellschaften sichergestellt.

Und die 28-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr können wir beibehalten.

Diese Vorschriften haben uns bisher von einer Ueberschwemmung mit 40-Tönnern bewahrt und werden dies somit auch weiterhin tun.

Der Bau der NEAT liegt in unserem ureigensten Interesse.

- 3) **In den letzten 20 Jahren sind ja die Strassentransporte immer attraktiver geworden. Es lohnt sich offenbar, wenn holländische Lastwagen spanische Produkte nach Deutschland fahren, sie zur Verpackung nach Italien spedieren und am Ende in irgendeinem Shopping Center in Dänemark oder England abladen. Halten Sie dieses System nicht für irrwitzig?**

Der freie internationale Handel steigert den Wohlstand aller beteiligten Länder. Dieses System ist an sich nicht "irrwitzig".

Es führt allerdings dann nicht zu optimalen Resultaten, wenn die Rahmenbedingungen nicht stimmen. Das ist im Strassenverkehr der Fall. Er deckt seine Umweltkosten nicht.

Dadurch werden volkswirtschaftlich "unsinnige" Transporte für den Verlader rentabel.

Deshalb setzen wir uns ein für die Kostenwahrheit im Verkehr, d.h. dafür, dass alle Verkehrsträger ihre Umwelt- und Wegekosten decken müssen; das Transitabkommen übernimmt diese Politik.

Gleichzeitig bauen wir Schienenkapazitäten, damit der Verkehr umweltschonend abgewickelt werden kann.

Die NEAT ist ein Mittel, um durch Arbeitsteilung den Wohlstand zu fördern, ohne dabei unsere Lebensgrundlagen zu zerstören.

- 4) **Glauben Sie wirklich, dass die NEAT eine wirtschaftlich attraktive Alternative werden kann? Müsste nicht gleichzeitig der Schwerverkehr auf der Strasse massiv verteuert werden?**

Mit der NEAT werden die Bahnen in der Lage sein, im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse dem Haus-zu-Haus-Verkehr der Lastwagen ebenbürtige Angebote zu machen, nicht nur qualitativ, auch preislich.

Der Schwerverkehr wird immer teurer, schon von selbst, weil er sich zunehmend selber behindert.

Zudem werden auf längere Frist europaweit höhere Strassenbenützungsgaben, fahrleistungsabhängige Steuern und Umweltabgaben kommen, die die Wettbewerbsposition der Schiene weiter verbessern.

- 5) **Manche denken, dass der europäische Binnenmarkt die Konzentration bei den Spediteuren beschleunigen wird. Die Kosten des Strassen-Schwerverkehrs könnten abermals sinken. Wird die NEAT - so betrachtet - nicht ein ewiges Defizitgeschäft?**

Es ist nicht auszuschliessen, dass kurzfristig solche Tendenzen entstehen könnten.

Der zunehmende Konkurrenzdruck könnte sich aber auch in einer Verminderung der Leerfahrten niederschlagen, was sehr zu begrüßen wäre.

Auf die Dauer, d.h. auf den Planungshorizont der NEAT bezogen, glaube ich eher an die oben skizzierte Tendenz, an die Wirksamkeit einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik, die zum Schutze der Umwelt voll auf die Bahn setzt.

Die NEAT wird kein ewiges Defizitgeschäft, das betrachte ich als sicher.

- 6) **Andererseits nützt die NEAT wenig, wenn die Nachbarn nicht mitmachen. Welche Gewähr haben Sie, dass beispielsweise Deutschland und Italien Terminals bauen und schienengerechte Transportsysteme fördern?**

Im Transitabkommen werden die notwendigen Ausbauten zugesichert. Terminals von Rotterdam und Hamburg bis hin nach Rom sind ausdrücklich vorgesehen.

In diesem Abkommen übernimmt die EG unsere Politik der Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse, weil dies einer zukunftsgerichteten Notwendigkeit entspricht.

Wir haben aber auch bereits einen kürzerfristigen Tatbeweis unserer Nachbarn: im sogenannten trilateralen Abkommen verpflichten sich Deutschland und Italien zu Ausbauten, damit unsere Uebergangslösung, der Huckepackkorridor funktionieren kann.

- 
- 7) **Sie haben Kollegen aus dem europäischen Flachland x-mal die Situation in Uri und im Kandertal vor Augen geführt. Haben Sie den Eindruck, dass diese unser Anliegen begriffen haben?**

Ich habe nicht nur den Eindruck, sondern ich habe den Beweis: das Transitabkommen

- 8) **Die Strassenblockaden zu Ferienbeginn haben gezeigt, welche Macht die Camionneure darstellen. Denken Sie nicht, dass wir eines Tages unsere Beschränkungen, wie beispielsweise das Nacht- und Sonntagsfahrverbot fallen lassen müssen?**

Mit solchen Kraftakten kann möglicherweise eine Regierung beeinflusst werden, die gerne wiedergewählt werden möchte, doch keinesfalls ein ganzes Volk.

Unsere Vorschriften entsprechen dem ausdrücklichen Willen des Volks. Gegen ihn werden sich die Camionneure kaum auflehnen wollen.

Im übrigen haben sich die französischen Camionneure mit ihrer Aktion auf lange Frist selbst am meisten geschadet.

Sie trägt nämlich dazu bei, dass jetzt auch in Frankreich nach Alternativen gesucht wird.

- 9) **Die NEAT-Gegner weisen vor allem darauf hin, dass der Schwerverkehr nicht auf die Schienen gezwungen wird. Wo stehen die flankierenden Massnahmen?**

Die einschneidendsten Massnahmen haben wir schon, nämlich die 28-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot.

Dank ihnen werden heute in der Schweiz 80 Prozent des Transits auf der Schiene

abgewickelt. In Oesterreich und Frankreich haben wir diesen Anteil auf der Strasse.

Weitergehende flankierende Massnahmen brauchen wir heute für das Jahr 2020 nicht zu beschliessen.

Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses sieht jedoch ausdrücklich vor, dass solche Massnahmen zu treffen wären, wenn die NEAT alleine nicht genügen sollte.

- 10) Sie haben beim Aushandeln des Transitvertrags Europa-Erfahrung gemacht. Haben Sie den Eindruck, dass die kleine Schweiz gehört wird? Oder verärgern wir die europäischen Partner nur durch unsere Sturheit?**

Dass wir gehört werden, beweist der Transitvertrag selbst.

Mit Sturheit könnte man die EG eventuell verärgern. Unser Wille, die verkehrspolitische Eigenständigkeit zu wahren, hat jedoch mit Sturheit nichts zu tun.

Er ist vielmehr Ausfluss einer absoluten Notwendigkeit. Unsere Verhältnisse in den Alpen brauchen eine angepasste Verkehrspolitik. Das hat nunmehr auch die EG eingesehen.

- 11) Weshalb haben wir nicht das Oekopunkte-System übernommen, das die Oesterreicher in ihrem Transitvertrag festgeschrieben haben?**

Dieses System wäre unseren Verhältnissen nicht angepasst. Wir hätten unsere Vorschriften lockern müssen.

Es gibt sehr viele Oesterreicher, die ihren Verkehrsminister anfragen, warum er nicht das Abkommen EG-Schweiz übernommen habe! Das sagt auch etwas aus.

**12) Oeffnet uns die NEAT den Weg nach Europa?**

Ja und nein. Wir brauchen sie, ob wir dem EWR oder der EG beitreten oder den Alleingang wählen.

Gerade im Alleingang verschafft uns aber die NEAT eine Position der Stärke in Verhandlungen zu bilateralen Verträgen.

**13) Wäre es eine Katastrophe, wenn die NEAT abgelehnt würde?**

Eine Katastrophe vielleicht gerade nicht.  
(Denken Sie an Jugoslawien.)

Aber bei einer Ablehnung der Vorlage am 27. September wären wir auf lange Frist mit gravierenden Verkehrsproblemen konfrontiert.

Ich glaube kaum, dass die Stimmbürger die NEAT, dieses gesamtwirtschaftlich rentable Projekt für die Umwelt, ablehnen werden.

**14) Woher nehmen wir den Strom, um diese Bahn zu betreiben? Braucht sie nicht für sich allein ein KKW der Grösse von Gösgen?**

Ich bin Ihnen dankbar für diese Frage. Hier kursieren die wildesten Gerüchte.

Der Betrieb der NEAT braucht zusätzlich rund 700 GWh elektrische Energie.

Dies entspricht einem Prozent des jährlichen Stromverbrauchs der Schweiz.

Die NEAT weist eine positive Energiebilanz auf. Dank ihr können 3 bis 4 Millionen Lastwagenfahrten durch unser Land vermieden werden.

Diese Lastwagen würden weit mehr zusätzliche Energie verbrauchen als die NEAT.

**15) Könnten Sie knapp schildern, was für Sie eine nachhaltige, das heisst umweltverträgliche Verkehrsentwicklung in Europa sein wird? Auf was wird sie beruhen?**

Nachhaltig ist eine Entwicklung, die den Spielraum kommender Generationen nicht einengt und die globalen Umweltbedingungen im Sinne der Konferenz von Rio verbessert.

Eine Entwicklung, die keinen Raubbau an den natürlichen Ressourcen, an Landschaft, Wohnqualität, Luftqualität mit sich bringt.

Dies erreichen wir im Verkehrsbereich durch den optimalen Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger und durch den richtigen Preis für die Mobilität.



3003 Bern, im Juli 1992

**Zeitschrift "europa": Interview mit Bundesrat Adolf Ogi**

europa Welche Bedeutung hat die NEAT in europäischer Sicht?

A. Ogi *Die Alpen sind eine "passage obligé" für einen bedeutenden Teil des europäischen Nord/Süd-Verkehrs. Die Alpenbahnen sind die schwächsten Glieder in der Nord-Süd-Verkehrskette. Aufgrund der steilen Rampen und der engen Kurven erlauben sie nur geringe Geschwindigkeiten und ihre Kapazität ist begrenzt. Mit der NEAT schaffen wir eine Infrastruktur, auf der die Alpen durchquert werden können, als wären sie nicht existent. Davon profitiert Europa, das ist offensichtlich. Aber wir leisten mit der NEAT einen durchaus eigennützigen Beitrag. Wir bewältigen zwar einen guten Teil des alpenquerenden Güterverkehrs, aber auf unsere Weise, auf der Schiene und im kombinierten Verkehr, ohne unsere verkehrspolitische Eigenständigkeit aufgeben zu müssen. Das hat sich mit dem Transitabkommen klar gezeigt. Ohne die NEAT ist dieses Abkommen hinfällig. Zudem verbinden wir mit der NEAT die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze durch die Alpen. Dadurch vermeiden wir aber gleichzeitig, von den zukunftssträchtigen Hochgeschwindigkeitszügen umfahren zu werden und sichern uns eine hohe verkehrliche Standortgunst.*

europa Welcher Zusammenhang besteht zwischen der NEAT und dem EWR-Vertrag?

A. Ogi *Der Verkehr zwischen Nordeuropa und Italien wird in den kommenden Jahren stark zunehmen; im alpenquerenden Güterverkehr muss mit einer Verdoppelung bis 2010/20 gerechnet werden. Wenn unser Land die Funktion als europäische Verkehrsdrehscheibe erfüllen, und dies auf der Schiene tun will, dann brauchen wir die NEAT, egal ob wir im EWR mitmachen oder nicht. Wir können unser Land dem europäischen Durchgangsverkehr nicht einfach verschliessen und gleichzeitig unsere Exporte frei in Europa herumtransportieren. Man könnte fast sagen, je weniger wir uns politisch an Europa beteiligen wollen, desto nötiger ist der Bau der NEAT, weil dann der verkehrlichen Standortgunst unseres Landes noch entscheidendere Bedeutung zukommt. Schlagendes Beispiel für die Richtigkeit dieser Beurteilung ist wohl, dass sich auch Christoph Blocher für die NEAT einsetzt.....*

europa Ist der finanzielle Einsatz der Schweiz für die NEAT nicht etwas gar gross, verglichen mit den Leistungen der Nachbarländer Deutschland und Italien? Wird insbesondere Italien in der Lage sein, rechtzeitig die nötigen Anschlüsse sicherzustellen?

A. Ogi *Es wird immer wieder vergessen, dass die 14,9 Milliarden Franken, die der Bau der NEAT zu heutigen Preisen kostet, schlussendlich durch die Benützer der NEAT bezahlt werden. In- und ausländische Fahrgäste, in- und ausländische Spediteure werden mit ihrem Beförderungsentgelt an*

*unsere Bahnen die NEAT zahlen. Wenn ich an den hohen Transitanteil der Schweizer Bahnen denke, dann werden die europäischen Länder sogar einen überaus hohen Anteil übernehmen. Bis es jedoch soweit ist, müssen wir investieren. Die Investitionskosten werden über den Kapitalmarkt und aus der Treibstoffzollkasse bezahlt, bzw. faktisch vorgeschossen. Der Steuerzahler wird bei der NEAT-Finanzierung kaum "zur Kasse" gebeten, obwohl die NEAT einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen abwirft.*

*Im Transitabkommen und im trilateralen Abkommen verpflichten sich unsere Nachbarn, die nötigen Anschlüsse sicherzustellen. Es besteht keinerlei Grund zur Annahme, dass insbesondere Italien mehr Mühe hätte, das Nötige in die Wege zu leiten. Die Italiener haben heute Verkehrskonzepte, die sich sehen lassen.*

europa Was sagen Sie zum Einwand der Grünen, die NEAT fördere den Verkehr zusätzlich, anstatt diesen zu bremsen?

A. Ogi *Dieser Einwand ist angesichts der Verkehrsprognosen nicht gerechtfertigt. Sie weisen nach, dass die Entwicklung des Nord/Süd-Verkehrs durch den Bau der NEAT kaum beeinflusst wird. Entscheidend ist, dass wir mit der NEAT die Kapazität schaffen, um sämtlichen auf unser Land zurollenden Verkehr auf der Schiene zu bewältigen. Wenn wir die NEAT nicht bauen, wird das bestehende Schienennetz, welches teilweise über 100 Jahre alt ist, bis an die Grenze des Erträglichen mit Gütertransit ausgelastet. Der Regionalverkehr müsste grösstenteils auf die Strasse verlagert werden, das ist gar keine Frage. Der Druck auf unsere Strassen würde in unvorstellbarem Mass zunehmen. Aber auch der politische Druck, zur Aufhebung der 28-Tonnen-Limite und des Nacht- und Sonntagsfahrverbots oder zum Bau einer zweiten Röhre am Gotthard.*

*Viele Grüne bestreiten nicht, dass solche Konsequenzen eines NEAT-Verzichts eintreten würden, nur glauben sie probate Gegenmittel zu haben: Verbote und Einschränkungen im Transitverkehr. Dadurch wäre aber der Umwelt im Alpenraum nicht gedient. Der Verkehr würde sich über Frankreich und Oesterreich ergiessen und wegen Umwegen die globale Luftverschmutzung weiter verschlimmern, während unser Land wohl einige Probleme mit unseren Nachbarstaaten und Handelspartnern zu gewärtigen hätte. Wer heute noch mit "grünen" Argumenten gegen die NEAT kämpft, der setzt eindeutig auf den Strassenverkehr.....*

europa Was sagen Sie den Urnern, wenn sie die Befürchtung äussern, dass Reusstal werde im Transitverkehr ersticken.

A. Ogi *Ich sage ihnen, dass sie ohne NEAT im Strassentransit zu ersticken drohen. Demgegenüber verlagert die NEAT einen grossen Teil des Verkehrs durch Uri auf die Schienen, welche über weite Strecken im Berg verlaufen. Dank der NEAT können die Urner ihre eigenen Strassen auch noch selber benützen. Zudem wird die bestehende Gotthardlinie entlastet und kann dem Regionalverkehr besser dienstbar gemacht werden.*

europa Was passiert in europäischer Sicht, wenn die NEAT vom Schweizervolk verworfen würde? Welche Gegenmassnahmen wären zu erwarten von Seiten der EG? Stehen wir nicht im wahrsten Sinn des Wortes unter "Zugzwang"?

A. Ogi *Europa wird andere leistungsfähige Alpentransversalen bauen müssen. Zur Diskussion stehen Basislinien durch die französischen und österreichischen Alpen (Mont Cenis und Brenner). Bis dahin wird der Strassenverkehr und der Luftverkehr durch die Alpen weiterhin in beängstigendem Masse zunehmen. Die Folgen für unser Land habe ich oben genannt. Eine weitere Folge ist, dass der Standort der Schweiz in vielerlei Hinsicht abgewertet würde, verkehrlich, politisch, wirtschaftlich, mental. In diesem Sinne stehen wir vielleicht im Zugzwang - wir spielen jedoch nicht gegen die EG, wir spielen gegen uns selbst.*

## Die NEAT - Investition mit Gewinn?

Von Nationalrat Willi Neuenschwander, Zürich

Warum sollen wir uns am kommenden 27. September für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) aussprechen, die 14,9 Milliarden Franken kostet und somit das grösste und teuerste Eisenbahnprojekt sein wird, dass hierzulande je in Angriff genommen wurde? Eine solche Investition darf nur in zwei Fällen getätigt werden: Erstens, das Projekt ist betriebswirtschaftlich selbsttragend oder, zweitens, es dient übergeordneten nationalen Interessen. Im zweiten Fall könnte man auch sagen, das Projekt sei gesamtwirtschaftlich selbsttragend.

Nehmen wir zuerst den zweiten Fall: Durch den Ausbau der Achsen am Gotthard und am Lötschberg ergänzen wir eine teilweise über hundertjährige Infrastruktur, die den Anforderungen der modernen Eisenbahntechnik nicht mehr gewachsen ist und früher oder später ohnehin ersetzt werden müsste. Dadurch entlasten wir nicht nur unsere Autobahnen vom Transit; mit der NEAT können wir auch den Binnen- und den Export/Importverkehr wirtschaftlicher und gleichzeitig umweltschonender bewältigen. Die Basistunnel ermöglichen eine starke Reduktion der Fahrzeiten. Das Wallis und das Tessin werden besser mit den übrigen Landesteilen verbunden und voll ins Konzept BAHN 2000 integriert. Die NEAT verbindet die europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze nördlich und südlich der Alpen und schliesst gleichzeitig die Schweiz an diese Netze an. Damit verbessert sich die verkehrswirtschaftliche Standortgunst unseres Landes, ein Vorteil, dem im Zuge der europäischen Integration zur Erhaltung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit eine immer wichtigere Rolle zukommt, und zwar unabhängig davon, ob wir uns für den EWR oder für den Alleingang entscheiden.

Mit der NEAT schaffen wir aber auch die Grundlage zur Bewältigung des zukünftigen Alpentransitverkehrs. Gemäss übereinstimmenden Prognosen wird sich der alpenquerende Güterverkehr bis zum Zeitraum 2010/20 verdoppeln. Diese Entwicklung wird durch das Wirtschaftswachstum Italiens und die zunehmende Verflechtung mit seinen nördlichen EG-Partnern bestimmt. Die Schweiz hat darauf keinen Einfluss. Sie kann aber bestimmen, auf welche Art diese Verkehrsströme bewältigt werden sollen. Ob auf der Strasse, in Form eines 40-Tonnen-Korridors am Gotthard, wie es die EG ursprünglich forderte, oder auf umweltfreundliche Art auf der Schiene. Die NEAT ermöglicht es der Schweiz, ihre Aufgabe als Verkehrsdrehscheibe voll zu erfüllen und mithin den Erwartungen der EG zu entsprechen, ohne die negativen ökologischen Auswirkungen eines Transitkorridors auf der Strasse in Kauf nehmen zu müssen. Mit der NEAT können wir den auf unser Land zurollenden Güterverkehr mit der Bahn und im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse übernehmen. Bis zu ihrer Inbetriebnahme steigern wir die Kapazitäten für den begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr auf den bestehenden Strecken. Dieses Konzept vermochte schliesslich auch die EG zu überzeugen und von ihrer Forderung abzubringen, deren Erfüllung fatale ökologische Auswirkungen gehabt hätte. Es wird kaum bestritten, dass das am 2. Mai dieses Jahres in Porto unterzeichnete Transitabkommen für unser Land grosse Vorteile hat. Wir können an der 28-Tonnen-Limite und am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr festhalten und wahren dadurch unsere verkehrspolitische Eigenständigkeit. Das Abkommen würde jedoch hinfällig, falls wir die NEAT nicht bauen sollten.

All diese Vorteile der NEAT sind von überragendem nationalen Interesse, das schon für sich alleine durchaus Ausgaben in Milliardenhöhe rechtfertigen würde. Hinzu kommt, dass der Bau der NEAT unserem Baugewerbe und anderen Sektoren während vieler Jahre kräftige Impulse geben wird.

Es spricht zudem viel dafür, nun komme ich zum zweiten Fall, dass die NEAT auch betriebswirtschaftlich selbsttragend sein wird. Laut den vorsichtigen offiziellen Wirtschaft-

lichkeitsberechnungen können die NEAT-Investitionen auf eine Betriebsdauer von 60 Jahren aus den Verkehrseinnahmen voll verzinst und zurückbezahlt werden. Es ist denn auch bezeichnend, dass die NEAT ohne grosse Belastung des Steuerzahlers, zur Hauptsache über den Kapitalmarkt fremdfinanziert werden kann. Verzinsung und Rückzahlung der Investitionskosten aus den Verkehrseinnahmen führen im Endeffekt dazu, dass in- und ausländische Benützer die NEAT bezahlen. In diesem Sinne zahlt das Ausland kräftig mit.

Da die NEAT betriebswirtschaftlich selbsttragend sein kann und der hohe gesamtwirtschaftliche Nutzen in der betriebswirtschaftlichen Rechnung unberücksichtigt bleibt, ist die NEAT mit Sicherheit eine Investition mit hohen volkswirtschaftlichen Gewinnaussichten. Sie erfüllt die beiden eingangs genannten Investitionsbedingungen gleichzeitig. Diesem Argument haben die Gegner nichts gleichwertiges entgegenzusetzen. Ich möchte den Stimmbürgern empfehlen, die Chance vom 27. September nicht zu verpassen.



3003 Bern, im Juli 1992

Artikel für "Klettgauer Zeitung / Schaffhauserland"

## Schaffhausen und die NEAT

Von Bundesrat Adolf Ogi

Am kommenden 27. September stimmen wir ab über die NEAT - die neue schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale. Jede Region erwägt natürlich im Vorfeld der Abstimmung die eigenen regionalen Vor- und Nachteile dieser geplanten Hochleistungslinie von Arth-Goldau nach Lugano und des neuen Basistunnels am Lötschberg.

Die gesamtschweizerischen Vorteile der NEAT sind offensichtlich und überzeugend: Sie entlastet unsere Strassen vom alpenquerenden Güter- und Personenverkehr; sie ermöglicht die Ausweitung und Verbesserung des Bahnangebots, die es dringend braucht, um die Konkurrenz gegen den umweltschädigenden Strassen- und Flugverkehr zu gewinnen. Dadurch wird der auf unser Land zurollende Verkehr und ein guter Teile des hausgemachten Verkehrs inskünftig auf der Schiene bewältigt werden können. Sie erlaubt die Abwicklung des Gütertransports in der modernen, wirtschaftlichen Spielart des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Diese Gründe überzeugten die EG, um ihre Forderung nach einem schweizerischen 40-Tonnen Strassenkorridor aufzugeben, der fatale Folgen für die Umwelt in unseren engen Alpentälern gehabt hätte. Die EG akzeptiert in einem Transitabkommen unsere Politik der Verlagerung des Transits auf die Schiene und unsere strengen Vorschriften im Strassengüterverkehr, insbesondere die 28-Tonnen Gewichtslimite.

Die NEAT verbindet zudem die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze durch die Alpen, den französischen Train à Grande Vitesse, den deutschen Intercity-Express und den italienischen Treno ad Alta Velocità. Dies ist eine grosse Leistung für Europa, aber ebenso für die Schweiz, denn die NEAT ermöglicht uns den Anschluss an diese Netze und erhöht dadurch die Standortgunst für Wirtschaft und Tourismus. Auch die Vorteile der NEAT für die Ost- und die Westschweiz sind offensichtlich, da im Konzept ausdrücklich Massnahmen zu verbesserten Anschlüssen dieser Landesteile vorgesehen sind. Oder die Vorteile für die Zentralschweiz, das Wallis, das Tessin, welche nicht nur vom Strassenverkehr entlastet, sondern erst mit der NEAT voll in das Konzept BAHN 2000 integriert werden.

Die Liste der NEAT-Vorteile ist nicht abgeschlossen, aber was bringt sie Schaffhausen, der Stadt, dem Kanton? Bei genauer Betrachtung zeigt sich, dass die meisten oben aufgeführten Vorteile auch für Schaffhausen gelten. Auch Schaffhausens Strassen werden durch die NEAT entlastet, auch Schaffhausen profitiert vom Näherrücken zu den europäischen Zentren. Zudem profitiert Schaffhausen im Einzugsgebiet der Gotthard-Basislinie in besonderem Masse von den Angebotsverbesserungen. Schliesslich gewinnt dadurch auch die Linie Stuttgart-Schaffhausen-Zürich an Bedeutung. Verbesserungen dieser Linie sind wünschenswert und ein altes Anliegen von Schaffhausen. Wir können zwar den deutschen Verkehrswegeplan nicht direkt beeinflussen. Das Verkehrspotential steigt für Schaffhausen-

Zürich ganz klar mit dem Bau der NEAT. Dadurch steigt auch die Chance für betriebliche Verbesserungen dieser Linie. Ich denke vor allem an den Einsatz hochmoderner Neigezüge, welche bedeutende Fahrzeitverkürzungen zulassen, ohne dass massive Infrastrukturausbauten zu tätigen sind.

Zum Schluss noch ein Wort zu den Kosten der NEAT: Die Kosten für dieses wichtige Projekt können auf die Dauer durch die Betriebserträge der NEAT wieder "eingefahren" werden, dies entgegen viel zu hörenden gegenteiligen Behauptungen. Der grösste Teil der Mittel wird auf dem Kapitalmarkt beschafft, ein kleinerer Teil aus der Treibstoffzollkasse entnommen. Aufgeteilt auf die 15-jährige Bauzeit der NEAT ist die verbleibende Belastung der allgemeinen Bundeskasse durch den Bau der NEAT verschwindend klein und steht in keinem Verhältnis zum grossen gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Werks. Alles in allem ist die NEAT eine hoch rentable Investition, welche nicht durch den Steuerzahler à fonds perdu bezahlt werden muss, auch nicht durch den Schaffhauser Bürger.

# PRO

Redaktion PRO  
Im Morgental 35, 8126 Zumikon-Zürich  
Telefon 01/918 27 28

## Persönlich

Herrn Bundesrat Adolf Ogi  
Vorsteher EVED  
Bundeshaus Nord  
Kochergasse 10

3003 Bern

22. Juli 1992

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Ihre Presseabteilung hat mit leider einen Interview-Termin mit Ihnen zum Thema NEAT-Abstimmung unter Hinweis auf Zeitmangel verweigert, wofür ich selbstverständlich Verständnis habe.

Trotzdem möchte ich auf eine Behandlung des Themas in Interview-Form nicht verzichten, weil diese Art der Informationsvermittlung nachgewiesenermassen den besten Aufmerksamkeitswert erzielt.

Ich habe mich daher eines kleinen "dirty tricks" bedient und aus mir vorliegenden Unterlagen (unter anderen Ihr Vortragsmanuskript von der Veranstaltung des freisinnigen Presseverbandes) ein fingiertes Interview zusammengestellt.

Ich müsste nun von Ihnen wissen, ob sie mir die Veröffentlichung in der Form, wie sie diesem Schreiben beiliegt, gestatten. Die ganze Sache ist vorgesehen für unser September-Heft, das etwa 14 Tage vor der Abstimmung erscheinen wird.

Für Ihre Bemühungen und Ihre Entscheid in dieser Sache bis zum 28. Juli danke ich Ihnen bestens.

Mit herzlichen Grüssen

Fredy Kradolfer

ae  
W. Konradt  
Sensh i. O  
27.7.  
bedingt An.  
Tel. 28.7.92  
Kradolfer

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT):

## **Investition in die Zukunft**

**Die NEAT wird als Jahrhundert-Projekt in die Geschichte des Verkehrs in der Schweiz eingehen. PRO legt die Vorteile dar, die ein Ja zur NEAT für die Schweiz bringt und hat mit Bundesrat Adolf Ogi über die Bedeutung dieser Investition in unsere Zukunft gesprochen. Bundesrat OGI, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED), engagiert sich mit Elan und spürbarer Begeisterung und Ueberzeugung für "seine" NEAT. Wir wollten von ihm wissen, warum er diesem Projekt eine derart grosse Bedeutung beimisst.**

*PRO: Herr Bundesrat, die Organisation des Binnen- und Transitverkehrs in unserem Lande ist zweifellos eine vordringliche Aufgabe Ihres Departements. Wie weit bringt uns die NEAT der Lösung dieser Probleme näher?*

**Bundesrat Adolf Ogi:** Die NEAT ist ein konzeptionelles Ganzes. Sie setzt dort ein, wo die grössten Engpässe liegen und der nachhaltigste Effekt erzielt werden kann. Mit der NEAT wird die Grundlage geschaffen, den Güterverkehr über lange Distanzen erfolgreich und dauerhaft auf die Bahn zu verlagern und dabei vor allem den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse zu entwickeln. Wir setzen darauf, dass die EG mit den Anstrengungen im kombinierten Verkehr ernst macht. Dabei dürfen wir davon ausgehen, dass diese Verkehrsart im Transit durch die Schweiz bereits heute einen qualitativ guten Stand erreicht hat.

Die Schweiz liegt zwischen den wirtschaftsstärksten Regionen Europas ("Wohlstandsdreieck" Lombardei-Ligurien-Piemont im Süden, "Rhein-Schiene" im Norden). Deren Verkehrsbedürfnisse erfüllen alle Erfordernisse, die die Entwicklung des kombinierten Verkehrs betriebs- und gesamtwirtschaftlich interessant und sinnvoll machen.

Die NEAT dient aber nicht nur dem Güter-, sondern in ausgeprägtem Mass auch dem Personenverkehr. Die Reisezeiten für wichtige nationale und internationale Destinationen werden verkürzt, teilweise praktisch halbiert. Damit können der überlastete Kurzstrecken-Flugverkehr sowie der Reiseverkehr auf der Strasse durch eine attraktive Alternative wirksam entlastet werden.

↳ Leistungsfähige Verkehrs-  
standortfaktoren gehören zu den wichtigsten  
PRO: Was bringt die NEAT, ausser einem vorübergehenden Arbeitsvolumen  
für die Baubranche, unserer Wirtschaft?

**Bundesrat Ogi:** Die Schweiz ist ein exportorientiertes Binnenland. Auch der Tourismus gehört zu den Eckpfeilern der schweizerischen Wirtschaft. Beides ruft nach modernen Verkehrswegen. Eine umfassende und „moderne Infrastruktur wird im Zeitalter sich öffnender Märkte immer notwendiger.

Eine moderne Infrastruktur verschafft einem Land ~~aber auch~~ Standortgunst. Es ist nicht nur die Geographie, welche die einen bevorzugt und die anderen benachteiligt. Es sind auch die eigenen Anstrengungen, sich selbst Gehör und Zugang zu verschaffen, von denen die Standortqualität von Regionen oder eines ganzen Landes abhängen.

*PRO: Umweltschutz geniesst heute zurecht einen hohen, die Politik in weiten Teilen dominierenden Stellenwert. Vermag die NEAT unter diesem Aspekt zu bestehen?*

**Bundesrat Ogi:** Zweifellos: Nach dem Kriterium des kürzesten Weges müsste rund die Hälfte des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz geführt werden. Dies ergäbe beim Strassenverkehr eine Verzwölfachung des heutigen Verkehrsaufkommens auf unseren Nord-Süd-Achsen. Mit der NEAT entsteht eine glaubwürdige Alternative mit einer Transportkapazität von rund 70 Millionen Gütertonnen. In Lastwagen umgerechnet entspricht dies 7 bis 9 Millionen Durchfahrten pro Jahr. Dazu kommt dank der erheblich verkürzten Reisezeiten ein zusätzlicher Umsteigeeffekt beim Personenverkehr mit den entsprechend positiven Umweltauswirkungen.

*PRO: Noch befinden wir uns in der Schweiz vor der Frage, ob wir dem EWR beitreten sollen oder nicht. Zudem steht das bundesrätliche Beitrittsgesuch zur EG im Raum. Was passiert mit der NEAT, wenn Volk und Stände in der Europafrage ablehnend entscheiden?*

**Bundesrat Ogi:** Eines steht in jedem Fall fest: 1993 wird der EG-Binnenmarkt Realität. Wir werden dadurch mit einer neuen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Herausforderung konfrontiert. Was auch immer an der Urne zur ~~EG~~ entschieden wird - die

Zum EWR

NEAT bildet in jedem Fall das unerlässliche und für unsere Wirtschaft überlebensnotwendige Bindeglied zur europäischen Verkehrsstruktur.

*PRO: Ist die NEAT finanziell für unser Land überhaupt verkraftbar?  
Wie soll die Finanzierung vor sich gehen?*

**Bundesrat Ogi:** Leider wird mit Blick auf die Kostenfolgen ein desinformatives Zahlenspiel betrieben. Massgeblich sind die von den eidgenössischen Räten beschlossenen Kredite im Umfang von 14,85 Milliarden. Dazu kommt, wie bei jedem anderen Bauvorhaben, die Bauteuerung.

Die Finanzierung erfolgt grundsätzlich auf dem Darlehensweg - auch für den Einsatz der Treibstoffzollgelder. Dies wurde möglich, nachdem Berechnungen ergeben haben, dass das ganze System über die lange Frist von 60 Jahren wirtschaftlich sein kann. Diese Finanzierungsart ist auch deshalb vertretbar, weil auf diese Weise die Lasten über verschiedene Generationen sinnvoll verteilt werden können. Zudem ist in Rechnung zu stellen, dass sich die Bauzeit über 10 bis 15 Jahre erstrecken wird. Dies ergibt Jahrestanchen zwischen 800 Millionen und 1,2 Milliarden. Das ist nicht einmal die Hälfte des derzeitigen jährlichen Investitionen der SBB. Die Sorge ist verständlich, ob dies alles finanziell verkraftbar sei. Die Gegenvorschläge sind indessen kaum tauglich. Was als "NEAT light" präsentiert wird, ist zum einen nur ein blosser Basistunnel am Gotthard, der dann aber seine Wirkung nicht entfalten kann. Andere Vorschläge bedingen weitergehende Ausbauten, die mehr Land beanspruchen und damit sogar teurer zu stehen kommen als das, was Bundesrat und Parlament vorschlagen.

((Kasten zu Interview Ogi))

Die NEAT - ein konzeptionelles Ganzes

Am 27. September stimmen Volk und Stände über den Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ab. Das Konzept beinhaltet folgende Projekte: Bau einer neuen Doppelspurlinie von Arth-Goldau nach Lugano (Kernstück ist der rund 50 km lange Gotthard-Basistunnel); Bau eines rund 30 km langen Lötschberg-Basistunnels von Frutigen ins Rhonetal; Bau der Zimmerberg-/Hirzellinie, d.h. einer neuen Doppelspurlinie von Littli bei Baar nach Thalwil und einer Abzweigung aus dieser Strecke nach Meilibach-Wädenswil sowie die Verbesserung der bestehenden Zufahrten von St. Gallen durchs Toggenburg nach Pfäffikon und von Chur zur Schachtbaustelle für den Gotthard-Basistunnel in der Surselva.

Das NEAT-Konzept ist ein Baustein im künftigen europäischen Hochleistungs-Eisenbahnnetz. Andere Bausteine sind Bahn 2000, der französische TGV-Leitplan, das deutsche ICE-Netz und die italienischen Schnellfahrlinien. Zusammen mit diesen Neubaustrecken ermöglicht die NEAT die Verlagerung grosser Teile des Fernreiseverkehrs von der Strasse und aus der Luft auf die Schiene; und das nicht durch Zwang, sondern aufgrund attraktiver Fahrzeiten. Von Zürich wird Bellinzona in gut einer Stunde erreichbar sein. Von Bern wird man in weniger als einer Stunde nach Brig oder Leuk und in weniger als 2 Stunden an den Lago Maggiore reisen können.

Im nationalen Verkehr wird die Bahn dadurch zu einer echten Alternative zum Auto und im internationalen Verkehr zum Flugzeug. Von Zürich aus werden Mailand in gut 2 Stunden, Frankfurt in 3 Stunden, London und Rom in knapp 5 1/2 Stunden erreichbar.

Die Zimmerberg-/Hirzellinie ergibt zusammen mit der im Rahmen von BAHN 2000 geplanten neuen Doppelspur Zürich - Thalwil eine modern trassierte Hochleistungsstrecke von Zürich bis nach Zug. Dank ihr wird die Fahrzeit zwischen Zürich und der Zentralschweiz auch im Binnenverkehr um etwa 10 Minuten verkürzt.

Der Lötschberg-Basistunnel bietet Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz gestrichene Rawil-Autobahn. Leistungsfähige Autozüge werden die Verladestation Heustrich bei Spiez (N6) mit der N9 im Rhonetal verbinden und so ein mit dem Rawil für den Automobilisten vergleichbares Angebot, für die Umwelt ~~und die~~ ~~Bewohner des Kandertals~~ aber eine in jeder Hinsicht bessere Lösung bringen, da sie vom Strassenverkehr ins Wallis entlastet werden. Der Lötschberg-Basistunnel gestattet zudem die Aufteilung des Verkehrs auf zwei moderne Linien und damit eine Entlastung der Zufahrten zur Gotthard-Basislinie. Zudem bindet er Bern und das Oberwallis ins internationale Hochleistungs-Eisenbahnnetz ein und führt damit zu einer erheblichen Standortaufwertung dieser zum Teil peripheren und touristischen Regionen.

Heute beträgt der schweizerische Alpen transit-Güterverkehr 15 Millionen Tonnen auf der Schiene und 1,8 Millionen Tonnen auf der Strasse. Der Strassenverkehr umfährt die Schweiz weitgehend, da das Gewicht der Strassen-Lastzüge in der Schweiz auf 28 Tonnen begrenzt ist, während es im Ausland bei 40 Tonnen liegt. Es ist deshalb rentabler, den Umweg über den Brenner oder durch den Mont-Blanc in Kauf zu nehmen.

Würde dieser Verkehr den kürzeren Weg durch die Schweiz wählen, so betrüge das Transitvolumen auf unseren Alpenstrassen am Gotthard, am San Bernadino und am Grosse St. Bernhard nicht 1,8, sondern 20 Millionen Tonnen.

Die meisten Verkehrsprognosen rechnen für den Zeitraum 2010 - 2020 übereinstimmend mit einer Verdoppelung des Verkehrs. Auf die Schweizer Uebergänge würden dann - auf Schiene und Strasse zusammen - 70 Millionen Tonnen anfallen.

Das Alpen transit-Konzept schafft die notwendige Kapazität, um diesen Verkehr auf der Schiene zu übernehmen. Müsste er auf der Strasse abgewickelt werden, so ergäbe das 7 bis 9 Millionen Lastwagen-Durchfahrten pro Jahr.

Strassenfahrzeuge oder Teile derselben (Sattelaufleger, Wechselaufbauten) könnten künftig jedoch per Bahn aus den nordeuropäischen Ballungsräumen in die Wirtschaftszentren Italiens befördert werden und dies in einem Bruchteil der Zeit, die sie auf der Strasse benötigen würden. Dazu kämen moderne, im Schnellzugstempo verkehrende, optimal schallgedämpfte Huckepack-Kompositionen zum Einsatz.

Die Neubaustrecken verlaufen grösstenteils in Tunnels. Sie entlasten die Bergstrecken und führen dort zu einer Verminderung der Lärmbelastung. Auch die Zulaufstrecken werden gemäss Alpen transit-Konzept lärmtechnisch saniert. Zudem steht dann auf der bestehenden Strecke zwischen Goldau und Lugano mehr Kapazität zur Befriedigung regionaler Verkehrsbedürfnisse zur Verfügung.

Das Alpen transit-Konzept mit dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpen transversale steht damit im Dienste des Umweltschutzes wie kein anderes Verkehrsprojekt dieses Jahrhunderts.

Auch für unsere nationale Fluggesellschaft Swissair ist der Ausgang der NEAT-Abstimmung übrigens keineswegs gleichgültig. Würde nämlich die NEAT abgelehnt, so wäre auch der ausgehandelte Transitvertrag mit der EG hinfällig. Dieser Transitvertrag ist es aber, der verhindert, dass die Swissair - unbeachtet, ob die Schweiz dem EWR oder der EG beitrifft - im europäischen Luftverkehr diskriminiert wird.

**BUNDESAMT FÜR VERKEHR****Herrn Bundesrat Ogi**Sachbearbeiter: Dr. H. Vogel

---

**SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG**

---

**Gegenstand: Interview "SBB-Magazin 4/1992" vom 29. Mai 1992**

---

**Frage 1**

Man spricht im Zusammenhang mit dem Projekt der NEAT von einem Beitrag an Europa, aber auch von einem an die Schweiz selber. Was bringt die NEAT der Schweiz wirklich?

**Antwort**

Die NEAT wird in der Schweiz gebaut, ihre Vorteile fallen in der Schweiz an.

Der Bau der NEAT schafft Arbeitsplätze und Verdienst. Auf den Baustellen werden gesamthaft bis 9'000 Mann beschäftigt. Weitere Arbeitsplätze werden in Zulieferbetrieben etc. geschaffen.

Durch den Betrieb wird die Schweiz ins europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz eingebunden.

Ohne NEAT umfährt uns der schnelle Bahnverkehr via Frankreich und Oesterreich. Die mit jeder Hochleistungsstrecke einhergehen-

den Wachstumsimpulse treten dann dort auf.  
Die Schweiz verkommt insofern zur Provinz.

Die deutsche Verkehrswegeplanung sieht den Ausbau der Zufahrtslinien von Freiburg, Stuttgart und München nach der Schweiz nur im Zusammenhang mit der NEAT vor. Desgleichen wird Italien die langsamen Zufahrten von Mailand zur Schweizer Grenze ohne NEAT kaum wesentlich verbessern.

### **Frage 2**

Was profitieren denn die Randregionen der Schweiz von der NEAT?

### **Antwort**

Die NEAT integriert die Südschweiz sowie das Ober- und das Mittelwallis voll ins Konzept BAHN 2000. Die Distanzbarriere wird aufgehoben. Die Anschlüsse und Verkehrsverbindungen werden verbessert. Dadurch wird die Standortqualität jener Regionen ganz wesentlich aufgewertet. Ähnliche Vorteile erlangen auch Regionen wie die West- und die Ostschweiz, das Berner Oberland oder die Innerschweiz.

**Frage 3**

Dank der NEAT verkürzen sich Reisezeiten markant, zum Beispiel von zweieinhalb Stunden auf 65 Minuten zwischen Zürich und Bellinzona. Wird die Reise aber wegen der langen Tunnelstrecken nicht unattraktiver?

**Antwort**

Viele Reisende wollen möglichst rasch am Ziel ankommen.

Die NEAT-Züge fahren schneller als heute. Die Fahrt durch die beiden Basistunnel wird also kaum länger dauern als auf den heutigen Bergstrecken-Tunnel.

Auch die Bergstrecken werden weiterhin von Schnellzügen befahren werden. Die Reisenden werden also die Wahl haben.

**Frage 4**

Die NEAT soll die Konkurrenzfähigkeit der Bahn steigern, unter dem Motto "doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug". Mit welchen Auswirkungen auf Flug- und Strassenverkehr ist zu rechnen?

**Antwort**

Im Vergleich mit den NEAT-Fahrzeiten sind Flüge wie Zürich - Lugano, Zürich - Sitten oder Zürich - Mailand weniger attraktiv. Aber auch auf längeren Strecken, wie etwa nach Rom oder Frankfurt wird die Bahn, dank der künftigen ausländischen Schnellfahrstrecken, konkurrenzfähiger.

Der Luftraum und die Flughäfen werden deshalb von einem Teil des Kurzstrecken-Luftverkehrs entlastet. Auch auf den Strassenverkehr wird die NEAT Auswirkungen haben, weil sie wesentlich kürzere Fahrzeiten ermöglicht als das Auto.

**Frage 5**

Warum erachten Sie es als nicht sinnvoll, die freie Wahl des Verkehrsmittels einzuschränken?

**Antwort**

Die NEAT wird dank einem attraktiven Angebot Verkehr von andern Verkehrsträgern übernehmen können. Hier werden die Marktkräfte spielen. Wir wollen die Spiesse im Verkehr gleich lang machen.

Im übrigen wäre es nicht sinnvoll, heute gesetzliche Einschränkungen zu erlassen, die erst in etwa 15 Jahren wirken könnten. Sie wären zu jenem Zeitpunkt wahrscheinlich längst überholt. Die Zeit arbeitet im übrigen für umweltfreundliche Lösungen.

#### **Frage 6**

Das Projekt sieht je einen Basistunnel unter dem Lötschberg und dem Gotthard vor. Würde ein Tunnel nicht genügen?

#### **Antwort**

Mit der Verteilung des Verkehrs auf zwei Achsen können wir die Kapazitäten der Zufahrtslinien, die dank BAHN 2000 aufgewertet werden, voll ausschöpfen. Bei einer Konzentration auf bloss eine Achse müssten die Zufahrtslinien im dichtbesiedelten Gebiet neu gebaut werden, mit starken Widerständen und grossem finanziellen Aufwand sowie neuen Umweltproblemen.

Nur dank der Verteilung auf zwei Achsen kommt die NEAT mit einem Landverbrauch von weniger als 100 Hektaren aus. Zum Vergleich: jährlich wird in der Schweiz eine Fläche von rund 2'000 Hektaren überbaut.

Dank der Verteilung auf zwei Achsen können alle Landesteile angeschlossen werden. Städte wie Zürich, Bern, Luzern, Basel, Brig oder Lugano werden durch schnelle Hochleistungszüge bedient. Die Westschweiz kann optimal an die aufgewertete Lötschberg-Simplon-Achse angeschlossen werden.

Die Ostschweiz erhält einen eigenen Anschluss an die NEAT, der zudem die Verbindungen zwischen diesem Landesteil und Luzern verbessert und den Knoten Zürich entlastet. Schliesslich gibt der NEAT-Anschluss Ostschweiz das Signal für den Ausbau der Strecken München - Zürich und Stuttgart - Zürich.

Zudem dürfen wir nicht vergessen, dass durch den Bau des Lötschberg-Basistunnels das Rawil-Autobahn-Versprechen auf umweltfreundlichere Weise eingelöst werden kann.

### Frage 7

Weckt oder fördert die NEAT nicht überflüssige Mobilitätsbedürfnisse im Personen- und Güterverkehr?

### Antwort

Massgebend für die Nachfrage im alpenquerenden Güterverkehr ist die Entwicklung der

italienischen Wirtschaft und ihre Verknüpfung mit den Märkten der nördlich der Alpen gelegenen EG-Partner. Gütertransporte sind Teil der Produktionskosten. Die NEAT schafft die Voraussetzung, dass dieser Verkehr mit der umweltfreundlichen Bahn abgewickelt werden kann. Die NEAT ist das wirkungsvollste Umweltprojekt der heutigen Zeit. Sie erlaubt es, die Güter von 3 - 4 Millionen Lastwagen auf die Bahn zu verlagern.

Im Personenverkehr sind nicht nur wirtschaftliche, sondern oft auch zeitliche Ueberlegungen massgebend. Dank der NEAT wird man zum Beispiel von Basel in zwei Stunden in den Tessin fahren können. Man wird aber dannzumal per Bahn in zwei Stunden auch nach Paris, Lyon oder Mannheim gelangen können. Die NEAT sorgt also dafür, dass die Verbindungen nach Süden hier mithalten können und nicht ins Hintertreffen gelangen.

### **Frage 8**

Sie haben die NEAT auch schon als "Jahrhundertwerk" bezeichnet. Ist die Schweiz heute zu solchen Würfeln überhaupt noch fähig und bereit?

**Antwort**

Wir bauen seit 30 Jahren ein Nationalstrassennetz von 1'800 Kilometern, das wesentlich mehr kostet als die NEAT (heute rechnen wir mit 55 Milliarden Franken Endkosten).

Im Ausland werden Basistunnels durch Mont-Cenis und Brenner geplant. In ganz Europa sind schon tausende von Kilometern Schnellfahrstrecken in Betrieb. Wieso sollten ausgerechnet wir Schweizer nicht zum Bau einer NEAT fähig sein?

Die NEAT ist eine Herausforderung. Aber diese Herausforderung ist nicht grösser als seinerzeit der Bau der alten Gotthard- oder Lötschberg-Simplon-Bahn. Vor allem ist die NEAT nötig. Wenn wir nichts täten, wäre das Risiko viel grösser. Das Risiko von Europa "abgehängt" zu werden. Das Risiko wachsender Umwelt Nachteile und Staus aus dem Strassenverkehr.

**Frage 9**

Die NEAT soll knapp 15 Milliarden kosten. Befürchtungen gehen dahin, dass das Projekt wesentlich teurer werde.

**Antwort**

Das Projekt wurde von mehreren unabhängig voneinander arbeitenden Ingenieurbüros durchgerechnet und die Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde von namhaften Hochschul-Professoren begutachtet. Wir präsentieren die besten heute verfügbaren Zahlen. Die hohen Zahlen der Kritiker sind reine Behauptungen ohne seriöse Berechnungsgrundlage.

Es ist hingegen möglich, dass ausserordentlich schlechte geologische Verhältnisse zu höheren Baukosten führen können. Wir haben dieses Risiko analysieren lassen und in der Botschaft offen dargelegt. Wir verheimlichen nichts.

Aber aus heutiger Sicht sind die 14 Milliarden Franken für die beiden Basislinien und die 0,9 Milliarden Franken für den Anschluss Ostschweiz - je zum Preisstand 1991 und Projektierungsstand 1989 - die verlässlichsten Zahlen. Bedingung ist auch, dass nichts über das hinaus gebaut werden muss, was in der Botschaft steht und vom Parlament beschlossen wurde.

Und schliesslich: die NEAT ist heute ein Konzept und noch nicht ein fein ausgearbeitetes Projekt.

**Frage 10**

Wie wollen Sie eine frist- und kostengerechte Realisierung sicherstellen?

**Antwort**

Für die fristgerechte Inbetriebnahme entscheidend ist der Baufortschritt der Basistunnel.

Für die politisch heikleren Zufahrtslinien steht mehr Zeit zur Verfügung. Durch die Einbindung der Kantone in die Planungsorganisation werden viele mögliche Konflikte entschärft oder gar nicht erst geschaffen.

Sowohl die SBB als auch die BLS sind durchaus in der Lage, Grossprojekte kostengerecht zu realisieren. Ich erwähne nur die S-BAHN Zürich oder den Doppelspur-Ausbau der BLS.

Kommt dazu, dass das EVED schon Ende 1991 eine Kontrolle der vorbereitenden Planungsarbeiten durch eine externe Firma veranlasst hat. Diese überprüft laufend die Arbeiten vor allem unter den Gesichtspunkten Kostenrahmen, Zeitplan, Qualität.

Darüber hinaus sind wir schon heute daran, Vorstellungen über die Projektorganisation in der Realisierungsphase und die Kosten- und Terminüberwachung - das sogenannte Controlling - zu entwickeln.

**Frage 11**

Lässt sich der Bau einer neuen Alpentransversale verkraften, wenn der Bund überall den Gürtel enger schnallen muss?

**Antwort**

Die NEAT ist ein langfristig rentables Projekt. Die auf sehr vorsichtigen Annahmen basierende Wirtschaftlichkeitsrechnung kommt zum Schluss, dass die Amortisation und die Verzinsung der NEAT-Kosten innerhalb eines Zeitraumes von 60 Jahren möglich ist.

Der Bund stellt den Bahnen die Mittel deshalb als langfristige Darlehen zur Verfügung.

Der Bund nimmt die Mittel auf dem Kapitalmarkt auf. Ein Viertel der Aufwendungen für die NEAT - ohne Anschluss Ostschweiz - werden aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gedeckt. Das rechtfertigt sich deshalb, weil die Hälfte der Kapazität des Lötschberg-Basistunnels vom Autotransport Heustrich - Rhonetal beansprucht wird und weil die NEAT zudem zu einem grossen Teil dem Fernstrecken-Huckepack und damit der Entlastung unserer Transitstrassen dient. Auch die Mittel aus der Treibstoffzollkasse werden den Bahnen als Darlehen gewährt.

Insgesamt gilt es festzuhalten, dass der Bau der NEAT, der Bahn 2000 und weiterer Projekte in den Jahren 1990 - 2010 lediglich 1,05 % des Bruttoinlandproduktes (BIP) beanspruchen. Für den Bau des Gotthard-Eisenbahn-Tunnels in den Jahren 1870 - 1910 betrug die BIP-Belastung 2,24 %.

### Frage 12

Hat es neben der NEAT noch genügend finanzielle Mittel und Streckenkapazitäten für den Regionalverkehr?

### Antwort

Die Art der Finanzierung - Bundesanleihen und zweckgebundene Treibstoffzollmittel - macht es deutlich: Die NEAT wird nicht aus allgemeinen Steuergeldern finanziert. Die Mittel zur Erfüllung der übrigen Bundesaufgaben werden durch den Bau der NEAT nicht beeinträchtigt.

Es wäre deshalb falsch zu sagen, wegen der NEAT stünden künftig weniger Mittel zum Beispiel für den Regionalverkehr oder für die AHV zur Verfügung.

**Frage 13**

Welche wirtschaftliche Impulse bringt das Projekt der Schweiz?

**Antwort**

Die 14 Milliarden Franken bedeuten Aufträge (Arbeit) für die schweizerische Wirtschaft.

Die Aufträge werden zwar öffentlich und international ausgeschrieben, doch ist die schweizerische Bauwirtschaft absolut konkurrenzfähig. Damit kommt das ganze Gewerbe in Schwung.

Die wirtschaftlichen Impulse kommen auch aus dem Betrieb. Durch die NEAT wird die Erreichbarkeit schweizerischer Zentren verbessert. Diese werden für neue Fabrikations- und Dienstleistungsbetriebe attraktiver. Im Fremdenverkehr wird die Schweiz aus den europäischen Ballungszentren besser erreichbar. Davon profitieren auch die Bergtäler und die dortigen touristischen Einrichtungen.

**Frage 14**

Was würde es für die Schweiz bedeuten, wenn die NEAT abgelehnt würde?

**Antwort**

Die Schweiz würde vom internationalen Hochleistungs-Eisenbahnverkehr abgekoppelt und westlich und östlich umfahren.

Das Transitabkommen Schweiz - EG würde amputiert, praktisch wertlos! Schweizerische Strassentransport-Unternehmen hätten dann keinen freien Zugang mehr zum europäischen Markt.

Auch die Swissair und Crossair müssten mit Nachteilen rechnen.

Der Transitverkehr zwischen Nordeuropa und Italien würde aber trotzdem anfallen. Ein zu grosser Teil würde den Weg über Schweizer Strassen suchen - unsere Autobahnen drohen zu verstopfen - zum Schaden von allen Schweizern. Zum Schaden unserer Umwelt. Insbesondere aber zum Schaden der Einwohner im Alpengebiet.

**Frage 15**

Und was würde das für Sie persönlich bedeuten?

**Antwort**

Wir müssten wieder von vorne anfangen.  
Aber wir wären in Europa nicht mehr

glaubwürdig. Es war ein grosser Erfolg für uns, in Europa durchgesetzt zu haben, dass der alpenquerende Transitverkehr grundsätzlich auf die Schiene gehört, entweder als Wagenladungsverkehr oder als kombinierter Verkehr. Wenn wir es nun ablehnen würden, die dafür notwendige Kapazität zur Verfügung zu stellen, so nähme uns ganz einfach niemand mehr ernst. Das wäre bitter. Und es hätte schwerwiegende Folgen, Konsequenzen.

#### **Frage 16**

Wie geht es weiter, wenn die Schweizerinnen und Schweizer sich für die NEAT entscheiden?

#### **Antwort**

Um die beste Lösung zu finden, haben wir entlang der Gotthard- und der Lötschberg-Achse verschiedene Varianten der Linienführung ausarbeiten lassen.

Im nächsten Jahr wird es darum gehen, für die beste Variante ein Vorprojekt auszuarbeiten.

Diese Vorprojekte haben den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes und der Landesverteidigung Rechnung zu tragen.

Zu den Vorprojekten können Bundesbehörden, Kantone und Eisenbahnunternehmungen Stellung nehmen. Die Gemeinden werden vom Kanton angehört.

Der Bundesrat entscheidet über die Vorprojekte. Er bestimmt die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf.

Gestützt auf die Vorprojekte folgt die Detailprojektierung.

Die gesamten Projektarbeiten werden von einem Stab für die Kontrolle und Koordination zuhanden des Bundesrates überwacht und begleitet. Der Stab wird sich auf ein ausgebautes Kontrollinstrumentarium stützen.

Nun wird ein detaillierter Umweltverträglichkeitsbericht auf der Basis der festgelegten Linienführung erstellt.

Wenn die Pläne gutgeheissen sind, folgen die Arbeitsausschreibung und die Ausführungspläne:

Mit dem Bau kann frühestens 1995 begonnen werden.

**Frage 17**

Werden Sie noch als amtierender Bundesrat  
erstmals durch die Basistunnel fahren?

**Antwort**

Ich rechne nicht damit, in der Zeit um 2010  
noch im Amt zu sein.

## Kurz berichtet

**Botschafterkonferenz eröffnet**

sda. Bundespräsident René Felber hat am Dienstag die diesjährige Botschafterkonferenz eröffnet. Zum dreitägigen «Rapport» in der Berner Zentrale konnte der Ausminister 68 Botschafter und fünf Geschäftsträger begrüßen. Auch die Koordinatoren der Entwicklungszusammenarbeit befinden sich zurzeit in der Schweiz.

**Australische Botschaft schliesst**

sda. Die australische Botschaft in Bern wird bis Ende Jahr geschlossen. Ein Vertreter der Einwanderungsbehörden soll künftig die zahlreichen Visa-Gesuche bearbeiten. Zurzeit werden rund 30 000 Anträge jährlich eingereicht. Grund für die Schliessung der Botschaft sind die angeschlagenen Staatsfinanzen und die Verstärkung der diplomatischen Präsenz Australiens in Südostasien.

**Gentechnisches und EWR**

ap. Im Zusammenhang mit dem EWR soll nur der Umgang mit gentechnisch veränderten Organismen geregelt werden. Dies entschied mit acht gegen drei Stimmen die vorberatende Kommission des Ständerates. Die Vorschriften für natürlicherweise gefährliche Organismen sollen im ordentlichen Verfahren erlassen werden.

**Parolen des Gewerbeverbands**

sda. Der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) hat drei Parolen für die eidgenössischen Abstimmungen vom 27. September bekanntgegeben. Demnach befürwortet der SGV sowohl die Revision des Bundesgesetzes über die Stempelabgabe wie auch den Bundesbeschluss über den Bau der Neat. Nein sagt der Verband demgegenüber zum Bundesgesetz über das Bäuerliche Bodenrecht.

**Akzeptanz für «Pille danach»?**

sda. Die Petition von über 1000 Ärztinnen und Ärzten für die Einführung der Abtreibungspille RU 486 in der Schweiz zeigt Wirkung: Die Hoechst-Pharma AG in Zürich, die Schweizer Vertriebsfirma des deutschen Pharmaunternehmens Hoechst und dessen französische Tochter Roussel Uclaf, will in nicht öffentlichen Hintergrundgesprächen ausloten, wie in der Schweiz die Akzeptanz für eine eventuelle Einführung der «Pille danach» steht.

**«Basler AZ» wird eingestellt**

sda. Die seit 71 Jahren erscheinende «Basler AZ» wird Ende August aus finanziellen Gründen definitiv eingestellt. Der Verwaltungsrat der Volksdruckerei Basel hat einen entsprechenden Beschluss gefasst.

Die Regionen und die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (6): Stärkstes Pro-Argument in der Romandie ist der Schritt nach Europa

## Für die Romandie hat die Neat Europa-Format

**In der Romandie wird einzig das Oberwallis von der Neat direkt tangiert. Aber auch die übrigen Regionen versprechen sich einen Nutzen: die Aufwertung der Simplonlinie und eine bessere Integration in Europa.**

Physisch wird die französischsprachige Schweiz von der Neat wenig spüren. Von der Bautätigkeit wird einzig das zur Westschweiz gezählte Oberwallis betroffen. Sobald aber die Arbeiten einmal abgeschlossen sind, so sollen die meisten

Von unserer Westschweizer Mitarbeiterin Evelyn Kobelt

Gemeinden an der Lötschberglinie weniger vom Bahnverkehr gestört werden als heute, weil dieser sich über weite Strecken im Tunnel abwickeln soll. Was die französischsprachige Westschweiz anbelangt, frohlockt man bei der Kreisdirektion I der SBB (Westschweiz) aber nicht umsonst: «Sie erhält mit der Neat den Fünfer und das Weggli. Arbeiten für die Alpentransversalen bleiben ihr erspart, und vom Verbot für die 40-Tonner profitiert sie trotzdem.»

**Ein Zuckerli**

Der Alpentransit, so hat Bundesrat Adolf Ogi bei jeder Gelegenheit in der Westschweiz geworben, werde aber auch dem Schienenverkehr auf der Simplonlinie zugute kommen. Ihr Anschluss an das französische TGV-Netz festige die Position der Westschweiz im Verkehr zwischen Norditalien und Frankreich. Noch weiss aber niemand, wann die entscheidende TGV-Anschlussverbindung Mâcon-Genf gebaut sein wird, die für die Franzosen nicht prioritär ist. Aber im Ogi-Departement ist man um Zukunftsvisionen nie verlegen. In seiner Werbebroschüre winkt es noch mit einem zweiten Zuckerchen: «Das System AlpTransit funktioniert als Baukasten: Ein späterer Simplon-Basistunnel ist nicht ausgeschlossen.»

Heute arbeitet man vorerst am bestehenden Simplon-Tunnel, indem man eine der beiden Röhren absenkt, so dass der Huckepackkorridor für die 4 Meter hohen Laster benutzbar wird, deren Anteil in Europa etwa 10 bis 12 Prozent des Schwerverkehrs ausmacht. Weil der Simplon aber nicht einfach geschlossen werden kann, muss etappenweise gearbeitet werden. Die SBB rechnen damit, dass der erweiterte Huckepackkorridor durch den Lötschberg und den Simplon, die geplante Übergangslösung bis zur Realisierung der Neat, in drei Jahren fertiggestellt sein wird.

Ein deutlich spürbarer Vorteil aus der Neat erwächst der Romandie aber vor



Die Westschweiz wird von der Neat kaum direkt tangiert. Einzig das Oberwallis profitiert vom parallel geführten Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie. Im Bild die Lötschberg-Südrampe wenige Kilometer vor Brig. (fwz)

allem in Kombination mit Bahn 2000. Kumuliert man beide Konzepte, so profitieren die Bahnreisenden von deutlichen Zeiteinsparungen. Bahn 2000 wird für die Westschweiz viel spürbarere Konsequenzen haben als AlpTransit. Kapazität und Geschwindigkeit sollen vor allem mit einem fast durchgehenden dritten Schienenstrang zwischen Genf und Lausanne, einer neuen Linienführung im Kanton Freiburg, einer Verdoppelung der Linie am Ufer des Neuenburger- und Bielersees und einer neuen Linienführung und Verdoppelung der Schienenstränge zwischen Salgesch und Leuk im Wallis erhöht werden. Die SBB befürchten dennoch, dass sich gewisse Oppositionen in den betroffenen Gebieten negativ auf die Abstimmung über das Projekt AlpTransit auswirken werden, weil die Leute zu wenig deutlich zwischen Neat und Bahn 2000 unterscheiden.

**Gegner muss man suchen**

Die eigentlichen Neat-Gegner wissen, dass sie in der Westschweiz wenig zu bestellen haben, und haben sich bisher wenig exponiert. Unterschriften für das Referendum flossen in der Romandie nur spärlich. Das Westschweizer Sekre-

tariat des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) befürchtete anfänglich, es könnte zu einer Spaltung zwischen Deutsch- und Westschweizer Mitgliedern kommen. Vorsorglich konsultierte es seine Basis, um notfalls gegen die Deutschschweizer Vertreter Position zu beziehen. 88 Prozent der befragten Romands sprachen sich deutlich für die Neat aus, und fast 83 Prozent wünschten, dass der VCS Westschweiz diese Meinung auch vertreten, wenn die Deutschschweizer Mehrheit das Referendum unterstützen sollte. So weit kam es schliesslich nicht, denn die VCS-Delegierten aus der ganzen Schweiz stellten sich Mitte Juni überraschend deutlich hinter AlpTransit.

Die Gegnerschaft setzt sich schliesslich hauptsächlich aus direkt Betroffenen und Unzufriedenen zusammen. Erstere fallen – wie wir bereits gesehen haben – in der Romandie nicht ins Gewicht. Das einzige eigentliche Argument, das von den Gegnern angeführt wird, so etwa einem kleinen Kreis um den Transportunternehmer und Nationalrat Charles Friderici, ist finanzieller Art. Während den einen das Vorhaben ganz einfach zu teuer ist, bekämpft Friderici die Finanzierung über die Treibstoffzölle. Er

möchte das Ausland zur Kasse bitten. Diese gegnerischen Argumente werden von den Befürwortern sogleich widerlegt: Einerseits seien die Kosten für AlpTransit im Vergleich zu den Kosten für das Nationalstrassennetz eher bescheiden, andererseits soll die Schweiz im eigenen Land unabhängig entscheiden können, was mit einer ausländischen Finanzierung möglicherweise nicht gewährleistet wäre.

**Europa winkt**

In der Westschweiz verfügen wohl die Neat-Befürworter über das stärkste Argument: Europa! Ein Nein zur Neat würde bedeuten, dass das bilaterale Transitabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft (EG) nicht zustande kommt. Und das hätte möglicherweise ein Scheitern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) zur Folge. Die EG jedenfalls macht kein Geheimnis daraus, dass das fehlende Transitabkommen den Wert des EWR-Vertrags deutlich schmälern würde und dieser möglicherweise neu ausgehandelt werden müsste. Damit wird die Abstimmung vom September sehr wohl zu einem Umweg mit europäischer Bedeutung. Die Westschweiz, die – alle Umfragen sind sich da einig – einer europäischen Öffnung deutlich positiver gesinnt ist als die deutsche Schweiz und das Tessin, müsste sich konsequenterweise auch mit einer deutlichen Mehrheit für die Neat aussprechen.



Am 27. September stimmt die Schweiz über das Projekt AlpTransit ab. Das besser unter dem Titel Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) bekannte Grossvorhaben kostet 14 Milliarden und soll gegen 2010 fertiggestellt werden. AlpTransit stösst auf unterschiedliche Resonanz. In einer Sommerserie berichtet der «Bund» über die Stimmungslage in den Regionen – was sie sich vom Vorhaben versprechen, und welche Befürchtungen sie hegen. Bereits erschienen: Tessin (11. Juli), Bern (18. Juli), Ostschweiz (25. Juli), Aargau (1. August) und Innerschweiz (15. August).

Rechtsbürgerliches Initiativkomitee plant Privatisierung im Bereich der elektronischen Medien

## Angriff auf die Sonderstellung der SRG

sda/ap. Eine unverfälschte Wettbewerbssituation und Gleichberechtigung für private Anbieter im Bereich der elektronischen Medien: Dieses Ziel verfolgt die soeben lancierte Volksinitiative «für eine freiheitliche Medienordnung ohne Medien-Monopole».

Vertreter des Initiativkomitees haben an einer Pressekonferenz vom Dienstag in Bern Inhalt, Stossrichtung und Trägerschaft der Initiative vorgestellt. Präsiert wird das Komitee von Konrad Hummler, der ebenfalls der Aktion für freie Meinungsbildung («Trumpf Buur») vorsteht. Weiter gehören dem Komitee an: Nationalrat René Moser (aps, Aargau), Nationalrätin Geneviève Aubry (fdp, Bern), alt Nationalrätin Susi Eppenberger (fdp, St. Gallen), Günter Heuberger, Verwaltungsratspräsident Radio Eulach AG/Winti TV AG Winterthur sowie als Geschäftsführer der St. Galler Kantonsrat Peter Weigelt, dessen PR-Büro massgeblich am Zustandekommen des Referendums gegen die Parlamentsreform beteiligt war.

**Privatisierungsversuch**

Grundlage der Initiative ist ein Gutachten, das die «Aktion für freie Meinungsbildung – Trumpf Buur» beim Tübinger Professor Wernhard Möschel anforderte. Die Initiative strebe einen Systemwechsel an, es gehe um einen grossangelegten Privatisierungsversuch, erklärte Hummler vor den Medien. Der Markt müsse grundsätzlich allen Anbietern frei zugänglich sein. Nur durch die Einführung eines Wettbewerbssystems könnten die bisherigen «Fehlleistungen» der SRG korrigiert werden. Freier Wettbewerb bedeute aber auch Freiheit in bezug auf die Erschliessung finanzieller Ressourcen. Die Abgeltung soll künftig «wettbewerbsgerecht und leistungsbe-



Gegen SRG-Monopol (v. l. n. r.): Wernhard Möschel, Professor an der Uni Tübingen, «Trumpf Buur»-Chef Konrad Hummler und Peter Weigelt. (k)

zogen» erfolgen. «Zwangsgebühren» nicht mehr automatisch und ausschliesslich der SRG zufließen. In der Schweiz würden politische Vorstösse in der Regel von politischen «Galionsfiguren» angekündigt, erklärte Weigelt als Geschäftsführer des Initiativkomitees und des «Trumpf Buur». Dies sei hier nicht der Fall. Dem Anliegen werde zwar viel Sympathie entgegengebracht, bei zahlreichen Parlamentariern und Parlamentarierinnen sei jedoch die «Angst vor einer Fernseh- und Radioausgrenzung zu gross». Es sei auch bewusst darauf verzichtet worden, die Initiative unter dem Patronat einzelner Organisationen oder einer Partei zu lancieren.

Heute würden auf nationaler und internationaler Ebene potentielle inländische Radio- und Fernseh-Anbieter per Gesetz zugunsten ausländischer Anbieter und der SRG vom Markt ausgeschlos-

sen, erklärte Martin Janssen von der Universität Zürich. Lokalradios dürften lediglich im Regionalbereich tätig sein. Die Gebühren gingen jedoch allein in die Kasse der SRG. Die im Initiativtext vorgesehene freiheitliche Lösung würde eine Gebührenordnung zulassen, wo Gebühren nach dem Verbraucherprinzip verteilt würden, beispielsweise nach Einschaltquoten, sagte Janssen weiter. In die Initiative eingeflossen sind die Überlegungen des vor einem Jahr in Aarau gegründeten Aktionskomitees «Schweiz ohne SRG-Monopol», das von APS-Nationalrat Moser präsiert wird. Nach den Worten Mosers ist es belegt, dass «die SRG an der Programmfrenth von Information, Wirtschaft, Religion usw. von neo-linken Kräften unterwandert ist». Die Mehrheit der bürgerlichen Politiker mache sich zu wenig Gedanken über die langfristigen Folgen dieser Medien-Manipulation.

## A propos... A propos... A pro

«Der untrügliche Gradmesser für die Herzensbildung eines Volkes ist, wie es die Tiere betrachtet und behandelt», schrieb der deutsche Erzähler Berthold Auerbach. Das war im 19. Jahrhundert und mithin noch vor den Olympischen Sommerspielen in Barcelona. Hätte Auerbach nämlich erlebt, wie wir mit Kugelwerni und unsern andern olympischen «Versagern» umgesprungen sind, er hätte unverzüglich vom Tier zum Sportlerfreund mutiert. Wobei das eine das andere natürlich nicht ausschliesst. Denn zwischen den Tieren und den Menschen, denen als besondere Untergruppe auch die Spitzensportler zuzurechnen sind, ist der Unterschied gar nicht so gross.

Einer der ersten, die diesen Unterschied genau definiert haben, war der altchinesische Philosoph Liä Dsi: «Ein Wesen», schrieb er, «das ein Knochengerüst von sieben Fuss hat, Hand und Fuss voneinander verschieden, Haare auf dem Kopf hat und festgereichte Zähne, sich anlehnen kann und bücken, wird Mensch genannt. Aber es ist nicht ausgemacht, dass solch ein Mensch nicht das Herz eines Tieres hat.»

Wenn auch dem ersten Satz wegen des Aufkommens der im alten China noch unbekannteren Skinheads, Zahnprothesen und grösseren Füße, heute nicht mehr vorbehaltlos zugestimmt werden kann, so doch dem zweiten. Und das Verdienst, diese Wesensverwandtschaft mit den Tieren für die

Menschheit nutzbar zu machen, kommt allen voran den Sportlern zu. Sie waren es, die die Fortbewegungsart der Känguruhs (Dreispurter, Hürdenlauf), der Affen (Reck- und Ringturnen) oder der Hühner (kopfloses Herumrennen auf Wiesen, in der Schweiz gelegentlich auch Fussball genannt) ins Bewegungsrepertoire der Menschen aufgenommen haben.

Für die Menschheit nutzbar gemacht haben die Sportler auch in der Tierwelt gängige Nahrungsmittel. So entdeckten sie etwa den bei Pferden seit Jahrhunderten beliebten Hafer als leistungssteigerndes Frühstück. Als Beilage wird dazu neuerdings gelegentlich das sogenannte Clenbuterol serviert. Auch das ein Produkt, das seit einiger Zeit Tieren, Kälbern nämlich, verabreicht wird, weil es die Muskeln so schön schnell wachsen lässt. Und Boris Becker, als letztes Beispiel sei's erwähnt, pappelt sich während seiner Spiele mit Bananen auf.

Nicht vom Funktionärstum der Politiker, sondern von den Fressgewohnheiten der Tiere müssen unsere Spitzensportler also lernen, wollen sie 1996 in Atlanta nicht wieder Schimpf und Schande der Medien über sich ergehen lassen. Die Gelegenheit dazu ist besser denn je: In den nächsten vier Jahren, so errechnete das Bundesamt für Landwirtschaft, werden in der Schweiz 90 000 Hektaren bestes Acker- und Wiesland freierwerden. Das gäbe eine ganze Menge saftigen und kraftspendenden Klee.

# Fust

LAMPEN, ELEKTROHAUSHALTAPPARATE  
KÜCHEN/BÄDER, TV/HIFI/VIDEO

**Wir bieten Ihnen die optimale Lichtlösung vom Keller bis zum Dach.**

3172 Niederwangen-Bern  
Autobahnausfahrt N 12  
Telefon (031) 981 11 11

05-2569-320/1908

**Hänge-lampe E 27 / 75 W** 125.- / 190.-  
**Hänge-lampe E 27 / 75 W** 98.- / 188.-  
**Hänge-lampe 12 V / 20 W** 98.- / 195.-  
**Hänge-lampe E 27 / 100 W** 298.- / 490.-  
**Decken-lampe 24 V / 10 x 10 W** 278.- / 425.-  
**Decken-spot 12 V / 2 x 50 W** 178.- / 295.-  
**Ständer-lampe E 27 / 60 W** 78.- / 115.-  
**Ständer-lampe 300 W** 158.- / 200.-  
**Ständer-lampe 300 W / 50 W** 298.- / 445.-  
**Ständer-lampe 300 W** 138.- / 200.-  
**Tisch-lampe E 14 / 40 W** 25.- / 48.-  
**Tisch-lampe 12 V / 50 W** 99.- / 195.-  
**Tisch-lampe E 14 / 60 W** 78.- / 98.-  
**Wandlampe E 14 / 40 W** 39.- / 60.-  
**Tisch-lampe PL 9 W** 59.- / 77.-  
**Wandlampe PL 7/9 W** 125.- / 198.-

## Sonderverkauf

12 - 50 % Rabatt  
amtl. bew. vom 11. - 31. 8. 1992

## Sicher wollen auch Sie eine Million gewinnen!

Wie? Wenn Sie vom 19. bis und mit 29. August 1992 bei uns ein Occasions-Fahrzeug kaufen, kommen Sie in den Genuss von SEVA-Losen. Wieviele? Das verraten Ihnen unserer Verkaufs-Mitarbeiter.

- Sämtliche Autos unfallfrei
- 100% Garantie auf Arbeit und Material
- 12 Monate Mobilitäts-Versicherung
- Alle Fahrzeuge in bester Qualität für jedes Budget

Ich, Ernst Leu, Verkaufs-Direktor, verspreche Ihnen, dass alle Fahrzeuge zu marktgerechten Preisen verkauft werden und dass wir Ihr Eintausch-Fahrzeug zu fairen Bedingungen eintauschen!

Wir freuen uns auf Ihren Besuch, denn Sie wissen ja, was wir versprechen, das halten wir auch, Ihr

**AMAG BERN**  
Automobil- und Motoren AG  
3000 Bern 22  
Wankdorffeldstrasse 60  
Telefon 031 42 52 22

## Wünschen Sie sich sehnlichst, Ihr eigener Herr und Meister zu sein?

Teilen Sie doch die grosse gemeinsame Chance mit uns: Sie sind

- Physiotherapeut
- Kurs-Leiter, Heilgymnastiker
- Fusspflegerin
- Coiffeur (oder ähnliches)

und suchen in einem aufstrebenden Quartier in Zentrumsnähe Ihr zukünftiges Betätigungsfeld. Auf 600m<sup>2</sup> grosser ebenerdiger Fläche in unserem Gebäude vermieten wir Ihnen 20m<sup>2</sup> oder 50m<sup>2</sup> oder sogar 200m<sup>2</sup>, gerade soviel, wie Sie für Ihre Dienstleistung brauchen. Zudem bestimmen Sie selbst, wie es dann nach dem Grundausbau bei Ihnen ausschauen soll.

Und von allem Anfang an profitieren Sie von unserem grossen Mitgliederpotential. Zudem eigene Parkplätze für Sie und Ihre Kunden, Zentrumsnähe, gestaffelte Mietzinse, langjährige Verträge ... Wenn sich da eine erste Kontaktaufnahme mit Frau E. Sinz nicht lohnt.

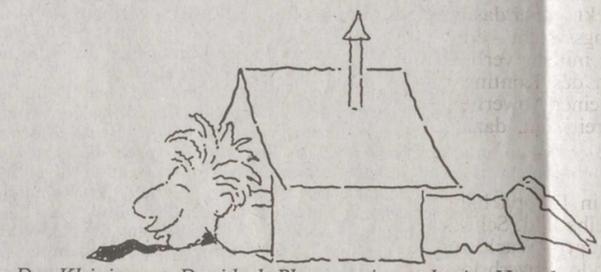


Telefon 031 42 39 22  
**Gym Fit Club Bern**  
Randweg 9  
3013 Bern

**ROHR KÜCHEN AUSSTELLUNG**  
Gutenberg/Lotzwil Mo-Fr 07.00-11.45 Uhr  
Hauptstrasse 13.00-17.00 (Fr bis 16.30)  
Langenthal/Huttwil Sa 09.00-11.45 Uhr  
063 22 02 22 oder nach Vereinbarung

**ROHR SWISS**

Verlangen Sie unseren farbigen Umbauprospekt



Das Kleininserat. Der ideale Platz, um jemanden ins Häuschen zu bringen. Kleine Inserate. Grosse Wirkung. Publicitas.

## SOFFEX-KURSE

SOFFEX	18.AUG.1992													
	CALLS						PUTS							
	AUG	SEP	OCT	JAN	AUG	SEP	OCT	JAN	AUG	SEP	OCT	JAN		
SMI (1788.6)	1750	37.0	564.0	582.0	126.0	1.6	16.0	24.0	40.0	2800	10.0	53.0	82.0	5145.0
Alusuisse (392.0)	400	3.0	13.0	17.0	31.0	27.5	21.0	17.0	22.0	150	0.6	8.0	8.0	58.0
BBC I (3640.0)	3600	552.5	117.0	5360.0	5364.0	15.0	66.0	92.5	120.0	1800	10.0	53.0	82.0	5145.0
BBC N (727.0)	750	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1700	201.0	521.5	524.0	5265.0
Ciba N (665.0)	600	524.5	568.5	5685.0	5684.0	50.2	90.8	51.4	54.6	1900	105.0	5126.0	5145.0	5194.0
CS-Hold. (1680.0)	1600	84.0	100.0	1685.0	1685.0	2.6	8.5	14.5	30.0	1800	10.0	53.0	82.0	5145.0
Nestlé I (9160.0)	9000	160.0	267.0	9159.0	9159.0	15.0	75.0	110.0	170.0	30059	3005.9	14598	14598	15461
Roche (3400.0)	3200	205.0	5236.0	5248.0	5248.0	2.0	14.0	31.0	53.0	629077	629077	386522	386522	242555
Rück PS (498.0)	480	37.5	541.0	545.0	552.0	1.0	11.8	33.0	58.0	1788.6	1788.6	1792.0	1782.0	1787.1

## Der Schweizer-BUND

BUND-Leserinnen und BUND-Leser wissen es zu schätzen, dass ihre Tageszeitung dort entsteht, wo die eidgenössische Politik gemacht wird - in der Bundesstadt Berns Schweizer-Zeitung ist den zentralen Entscheidungen am nächsten.

Der Bund für Unabhängige.

## Hauswertschulen

Bern, St. Gallen, Olten, Pfäffikon SZ, Liestal, Luzern, Sargans, Zürich

Hauswarte mit Berufserfahrung bereiten wir berufsbegleitend während zwei Jahren in regionalen Ausbildungsstätten auf die eidg. Berufsprüfung vor.

## Hauswart mit eidg. Fachausweis

(vom Biga anerkannte und geschützte Berufsbezeichnung)

Anmeldeschluss (Wintersemester): 15. September 1992

Interessenten, die in ihrem Beruf kompetenter werden wollen, verlangen die Kursinformation bei:

Graf + Partner AG, Grundstrasse 14, 6343 Rotkreuz  
Telefon (042) 64 28 85, Fax (042) 64 36 43

## Der Wirtschafts-BUND

BUND-Leserinnen und BUND-Leser sind stets über die wichtigen Trends und Fakten informiert. So werden sie von Berns Wirtschafts-Zeitung bei den täglich zu fällenden Entscheidungen unterstützt.

## Der Bund für Unabhängige.

## Anlagefonds der Intrag (SBG)

Aktienfonds	18. 8. 1992	Convert-Invest	117.20	115.00	UBSMM Inv. Lit	1 090 500.00	1 090 499.00
Amca	39.00	38.00	117.20	115.00	UBSMM Inv. Str. A	5348.37	5348.36
Brit-Invest	726.50	709.50	117.20	115.00	UBSMM Inv. Str. T	5348.37	5348.36
Canac	73.25	71.25	117.20	115.00	UBSMM Inv. Str. F	5417.58	5417.57
Espac	161.00	157.00	117.20	115.00	UBSMM Inv. Hfl	1078.91	1078.90
Eurit	319.50	312.00	117.20	115.00	UBSMM Inv. CS	1062.11	1062.10
Fonsa	213.00	208.00	117.20	115.00	Short Term Inv. DM	536.51	536.50
Francit	195.00	190.50	117.20	115.00	Spezialfonds		
Germac	211.50	206.50	117.20	115.00	UBS Cap. Inv.		
Globinvest	92.25	90.00	117.20	115.00	UBS Cap. Inv. 90/10 (Str.)	98.32	98.31
Gold-Invest	158.50	155.00	117.20	115.00	UBS Cap. Inv. 90/10 (US\$)	102.68	102.67
Holland-Invest	251.50	245.50	117.20	115.00	UBS Cap. Inv. 90/10 (DM)	97.96	97.95
Itac	138.00	134.50	117.20	115.00	Gemischte Fonds		
Japan-Invest	800.00	781.00	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-Str. Inc.	103.05	101.10
Pacific-Invest	303.00	296.00	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-Str. Cap.	99.70	97.85
Rometac-Invest	535.50	523.00	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-Ecu. Inc.	56.03	54.99
Safit	150.00	146.50	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-Ecu. Cap.	53.84	52.82
Skand-Invest	205.00	200.50	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-US\$ Inc.	76.79	75.34
UBS EuropeA (DM)	186.95	186.95	117.20	115.00	UBS Port. Inv.-US\$ Cap.	74.92	73.51
UBS EuropeT (DM)	192.01	192.01	117.20	115.00	Immobilienfonds		
					Swissreal®		178.00
					Sima®		226.00
							* = Emissionen vorübergehend eingestellt.

Verfassung, an die sich auch gegnerische Komitees halten sollten. Dass die NEAT-Abstimmung nicht die erste Abstimmung zum Thema EWR/EG ist, geht aus meinen obigen Ausführungen klar hervor. Wir brauchen die NEAT als Ersatz veralteter Anlagen, wir brauchen sie, damit wir unser Land an das zukünftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anschliessen können, und wir brauchen sie zur umweltgerechten Bewältigung des Nord-Süd-Verkehrs. Die Notwendigkeit der NEAT ist unabhängig von unserer Integrationspolitik. Sie verschafft uns aber bei den Diskussionen mit der EG Handlungsfreiheit, weil mit dem Transitvertrag bereits über ein wichtiges Element entschieden ist.

4. *Zwischen dem Transitvertrag und dem EWR-Vertrag besteht zwar kein juristischer, aber sehr wohl ein politischer Zusammenhang. "Ohne NEAT kein Transitvertrag und ohne Transitvertrag kein EWR", könnte die Formel heissen. Wie sehen Sie diesen Zusammenhang?*

Ich habe mich bereits genügend deutlich ausgedrückt. Das politische Junktim galt während der Verhandlungen. Jetzt ist über deren Ergebnisse politisch zu entscheiden.

5. *Wäre bei einem Abstimmungs-Nein zum EWR der Bau der NEAT überhaupt noch sinnvoll? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?*

Der Bau der NEAT ist nicht nur sinnvoll, er ist eine Notwendigkeit, in jedem Fall. Ich glaube, meine ständigen Wiederholungen liegen auch ein wenig an Ihrer Fragestellung. Im übrigen entscheiden wir über den Bau der NEAT am 27. September 1992 und über den EWR voraussichtlich am 6. Dezember 1992.

6. *Sie haben am 15. 8 an der SVP-Delegiertenversammlung in Schaffhausen die NEAT als "Pfand in der Hand gegenüber Europa" bezeichnet. Was passiert, wenn Ihnen das Volk mit einem Nein zur NEAT dieses Pfand wieder aus der Hand nimmt?*

Nun, das habe ich oben schon angedeutet. Wir werden unglaublich in unserer Transitpolitik. Wir haben Europa klar gemacht, dass es im Transit so wie bisher nicht mehr weiter gehen darf, auch angesichts des weiteren Wachstums des alpenquerenden Verkehrs. Wir haben Europa überzeugt, dass im Schienenverkehr und im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse die Zukunft liegt. Das Pfand liegt darin, dass uns Europa glaubt, und zwar deshalb, weil wir nebst diesen mündlichen Zusagen mit der NEAT den Tatbeweis erbringen wollen. Die Volksabstimmung liefert diesen Tatbeweis. Bei einer Ablehnung der NEAT verlieren wir Pfand und Transitabkommen. Unsere Verkehrspolitik wäre auf lange Zeit mit sehr gravierenden Problemen konfrontiert. Wahrscheinlich kämen wir nicht umhin, weitergehende Lockerungen von der 28-Tonnen-Limite und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot hinzunehmen, um unsere Stellung in Europa nicht zu gefährden. Dies gilt wiederum für jedes Integrationsszenario und auch für den Alleingang.



3003 Bern,

Sechs Fragen der Basler Zeitung/Bundeshaus-Redaktion:

Antworten von Bundesrat Ogi

1. *"Bei einer Verwerfung der NEAT-Vorlage würde auch das Transitabkommen praktisch hinfällig, weil ein wesentliches Vertragsselement fehlen würde", heisst es im Abstimmungsbüchlein für den 27. September. Kann der EWR-Vertrag bei einem NEAT-Nein des Volkes trotzdem wie geplant in Kraft gesetzt werden?"*

Transitabkommen und EWR-Vertrag sind rechtlich selbständige Geschäfte. Ob der EWR in Kraft treten kann, hängt auch davon ab, ob die 12 Länderparlamente der EG-Staaten den Vertrag ratifizieren werden. Wie das bei einem Nein zur NEAT aussehen würde, kann niemand voraussagen. Wenn ein neues Transitabkommen aushandelt werden müsste, wären wir dabei in einer ausgesprochen schwachen Verhandlungsposition, weil wir mangels Kapazität auf der Schiene gar nicht in der Lage wären, eine leistungsfähige Alternative zum Strassengüterverkehr anzubieten. Ohne den Teufel an die Wand malen zu wollen - ich glaube nicht, dass wir den Zugang unserer Strassentransporteure und unserer Fluggesellschaften zum EG-Markt noch sicherstellen könnten, ohne weitergehende Ausnahmen von der 28-Tonnen-Limite zu gewähren. Dies könnte einen ganzen "Rattenschwanz" von äusserst unliebsamen Konsequenzen nach sich ziehen.

2. *Ist ein Nein zur NEAT auch als Nein zum EWR zu interpretieren? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?*

Eindeutig nein. Es wird hoffentlich niemanden geben, der auf die Idee kommt, die NEAT abzulehnen, um dadurch den Beitritt der Schweiz zum EWR zu verhindern. NEAT und EWR sind für den Stimmbürger zwei verschiedene Abstimmungen. Es sind, wie gesagt, zwei verschiedene Geschäfte. Die EG hat bei den EWR-Verhandlungen nur politisch Druck machen wollen und darum ein politisches Junktim hergestellt.

3. *(Falls Sie die vorherige Frage mit Nein beantworten sollten:) Das Grüne Anti-NEAT-Komitee, aber auch das bürgerliche Komitee "Nein zu diesem 50'000 Millionen NEAT-Loch" argumentieren im Abstimmungskampf damit, das NEAT-Plebiszit sei "die erste Abstimmung zum Thema EWR/EG" und "zum Transitvertrag, der unkorrekterweise nicht dem Volk unterbreitet wird". Was halten Sie diesen Argumenten entgegen?*

Damit wird eine Abstimmungskaskade vorgegaukelt, die es so nicht gibt. Der Transitvertrag wird korrekterweise nur dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt. Dies entspricht unserer

## **WARUM BRAUCHEN WIR DEN ALPENTRANSIT?**

---

### **Für eine umweltgerechte Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts**

Von FDP-Ständerat Kurt Schüle, Schaffhausen

SFP. - Die Schweiz hat auch in der Zukunft ihre Rolle als Transitland innerhalb Europas wahrzunehmen. Der Personen- und Güterverkehr wird in den nächsten Jahrzehnten in Europa als Folge des Binnenmarktes und einer verstärkten Arbeitsteilung kräftig zunehmen, selbst bei einem bescheidenen Wirtschaftswachstum.

Wir brauchen den Alpentransit, damit wir den künftigen Verkehr auf der Schiene bewältigen und die Strassen vom Gütertransit entlasten können. Gegen vier Millionen Lastwagen lassen sich mit diesem Projekt jährlich von der Strasse auf die Bahn verlagern!

Wir können uns nicht von Europa abschotten. Mit einem Nein zum Alpentransit lässt sich das Verkehrsaufkommen nicht vermindern. Hingegen würde der Druck des Auslandes verstärkt, die Strassen für höhere Tonnagen zu öffnen und den Gotthard vierspurig auszubauen.

Mit dem Zwillingskonzept Gotthard/Lötschberg kann der Alpentransit zeitlich gestaffelt realisiert werden. Auch bietet dieses Konzept für den Betrieb eine erhöhte Sicherheit und mehr Flexibilität.

Der Alpentransit ermöglicht im Personenverkehr erhebliche Zeitersparnisse und führt zu verbesserten Verbindungen im öffentlichen Verkehr ins Tessin und ins Wallis sowie in die Ostschweiz. Auch das inländische Verkehrsaufkommen kann damit verstärkt auf die Schiene gelenkt werden.

Die Investitionen von rund 15 Mrd. Franken werden den Bahnen vom Bund vorfinanziert, soweit sie nicht über Treibstoffgelder (im Rahmen von 25 Prozent der Tunnelkosten) abgedeckt werden. Sie sind seitens der Bahnen zu verzinsen und nach Inbetriebnahme des Alpentransits innerhalb von sechzig Jahren voll zu amortisieren. Damit wird sichergestellt, dass der Transitverkehr seine Kosten voll tragen muss.

Zwar verdoppelt sich der Stromverbrauch der Bahn nach Fertigstellung von Bahn 2000 und des Alpentransits. Der öffentliche Verkehr beansprucht heute indessen weniger als fünf Prozent des gesamten Elektrizitätsvolumens. Im Vergleich zum umweltbelastenden Verkehr auf der Strasse ist der Energiebedarf der Bahn indessen sehr viel kleiner, so dass auch die Energiebilanz des Alpentransits positiv ausfällt.

Der Alpentransit dient der umweltgerechten Lösung des Verkehrsproblems und ist damit ein wirksamer Beitrag zum Schutz unserer Umwelt und des gesamten Alpenraumes vor untragbaren ökologischen Belastungen durch den Strassenverkehr, von denen ganz besonders die Anwohner der Gebirgstäler schon heute betroffen sind. Mit dem Alpentransit gibt die Schweiz eine zukunftsgerichtete und offensive Antwort auf die drängenden Herausforderungen der gesamteuropäischen Tendenzen im Verkehrsbereich. Wir leisten einen Beitrag für Eurpa, der in gleicher Weise aber auch uns selber zugute kommt. Wir investieren in eine umweltgerechte Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts und schaffen die Voraussetzungen für langfristige, auch gesamteuropäisch akzeptierte Lösungen.

Bern, 24. August 1992

### NEAT: Ein Jahrhundertwerk für mehr Lebensqualität

von CVP-Ständerat Dr. Luregn Mathias Cavelty, Chur

Die gewaltige Zunahme des Verkehrs ist eines der hervorstechendsten Merkmale unserer Zeit. Sie liefert Stoff für negative Stichworte wie Ozonloch, Waldsterben, Lärm- und Geruchsimmissionen, Verkehrsstaus, Verkehrsoffer usw. Die Zeit, als man die wachsenden Millionenkaskaden von Verkehrsteilnehmern mit Pauken und Trompeten und Regierungsansprachen feierte, ist vorbei. Man sinnt auf Gegenmassnahmen, die von lokalen Verkehrsverboten über Verkehrsbehinderungen bis zu Verkehrslenkungen taktischer und strategischer Art reichen. Eines dürfen wir dabei nicht vergessen: Der Verkehr an sich ist Ausfluss des menschlichen Bedürfnisses nach Mobilität, welches seinerseits letztlich einen lebhaften Ausdruck menschlicher Freiheit bildet. In der Tat wächst die Mobilität mit der zunehmenden Freizeit, dem technischen Fortschritt und dem Bedürfnis nach menschlicher Selbstverwirklichung. So fiel es beispielsweise in den vergangenen zwei Jahren auf, wie die Menschen aus den Oststaaten ihre neugewonnene Freiheit mit einer bemerkenswerten Reiselust bekundeten.

### Von der Strasse auf die Schiene

Die Schweiz ist als historische Verkehrsdrehscheibe Europas mit dem wachsenden Verkehr in besonderem Masse konfrontiert. Wir können nicht in Igelstellung gehen und uns von ganz Europa abschotten. Wir können aber auch nicht einem unbeeinflussten und ungebremsten Nord-Süd- und West-Ost-Verkehr die Tore öffnen. Beides wollen wir auch nicht, einerseits im Bewusstsein unserer solidarischen Verpflichtung gegenüber Europa, andererseits aus dem Pflichtbewusstsein unserer Umwelt

und unserer Zukunft gegenüber. Die NEAT ist der einzig mögliche Kompromiss zwischen den beiden Extremen. Sie stellt die realistische Möglichkeit dar, den überbordenden und immer noch wachsenden Verkehr möglichst von der Strasse auf die Schiene, vom Individuum auf eine Gemeinschaft zu verlegen. Hierher gehört stichwortartig die Aufzählung der Vorteile des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum Individualverkehr auf der Strasse: bedeutend weniger Immissionen, markante Schonung von Mensch und Umwelt, wesentlich kleinerer Energieverbrauch, grössere Sicherheit und Bequemlichkeit, keine Staus.

#### Zum Schutz von Mensch und Umwelt

Mit der Verwerfung der NEAT wären wir wieder beim Punkt Null. Es geht in der bevorstehenden Abstimmung nicht um eine Auswahl von Varianten und Möglichkeiten, sondern darum, die NEAT in der vorgelegten Form zu verwirklichen. Bis eine andere Lösung realisiert werden könnte, wären wir längst von den 40-Tönnern, ohne Sonntags- und Nachtfahrverbot, überrollt.

Das übergeordnete Interesse an der raschmöglichen Realisierung einer europatauglichen Alpentransversale, die Menschen und Umwelt schützt, muss deshalb Vorrang haben. Die vorliegende NEAT enthält mehrere wertvolle Zugeständnisse an Postulate anderer Varianten. Ich denke an die verbesserte Verbindung Westschweiz - Tessin, an den sogenannten Anschluss der Ostschweiz, an den Ausbau des Bahnhofs Chur zu einem Knotenpunkt und an die Bahnerschliessung der NEAT-Baustelle in der Surselva.

Eine sinnvolle Investition

Die NEAT ist als moderne Antwort auf unsere wohl grösste verkehrspolitische Herausforderung der Gegenwart zu verstehen. Sie bringt Tausenden von Arbeitskräften über viele Jahre hinweg Beschäftigung und Verdienst und füllt so mit einer sinnvollen und notwendigen Investition eine Lücke, die sonst mindestens teilweise mit Arbeitslosengeldern geschlossen werden müsste.

Ueber Jahrhunderte hinweg spielte die Schweiz im Konzert der fortschrittlichen Staaten eine Pionierrolle. Als naheliegenderes Beispiel sei der Bau der Gotthardlinie im letzten Jahrhundert erwähnt. Mit dem Jahrhundertwerk der NEAT wird die Schweiz auf einem für ganz Europa wichtigen Gebiet wieder von der Nachvollzieherin zur Pionierin. Aus all diesen Gründen verdient die NEAT-Vorlage ein überzeugtes JA.

zu den Journalisten:

- unzufälliges Interview
- viele Gedanken sprühe (wäre wohl unvorstellbar)
- flüchtige Arbeit der Journalisten

Am 24. 8. 92

Interview:

Monica Glisenti, Fredy Hämmerli

CASH: Am 27. September stimmt das Schweizer Volk über die Neue Alpentransversale (NEAT) ab. Sie gaben sich stets siegessicher. Sind Sie es immer noch?

Ogi: Der Eindruck, <sup>ich</sup> ~~der Ogi~~ sei siegessicher, ist falsch. Ich bin es ganz und gar nicht. <sup>ich werde</sup> ~~Der Ogi~~ wird für die Neat noch sehr stark kämpfen und bis zum 27. September in der ganzen Schweiz auftreten. Denn mir ist bewusst, dass wir noch viel Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit leisten müssen. Das kann man aber nicht mit angezogener Handbremse.

CASH: Aber Sie sind zumindest optimistisch?

Ogi: Ich bin ein Optimist. Ich glaube an die Zukunft und bin überzeugt, den Stimmberechtigten ist am 27. September bewusst, was auf dem Spiel steht. Mit einem Nein, würden wir nämlich alles zerstören, was wir aufgebaut haben. Denn es gibt zur Neat keine Alternative.

CASH: Die Grünen fordern eine abgespeckte, kostengünstigere Variante. Das wäre doch eine Alternative.

Ogi: Ein Nein wäre eine Katastrophe. Wir würden enorm viel Zeit verlieren und wären unmöglich in der Lage, den Mehrverkehr, der auf uns zurollen wird, umweltfreundlich abzuwickeln.

CASH: Das Hauptargument der Neat-Gegner sind die hohen Kosten. Sie selbst beziffern sie mit 15 Milliarden. Das gegnerische bürgerliche Komitee redet von 50 Milliarden Franken. Wieviel wird die Neat kosten?

Ogi: 14, 9 Milliarden Franken. Diese ~~Baukosten~~ <sup>Beizelle</sup> habe ich nicht aus dem Hosensack gezaubert. Sie wurden von den besten, den schlauesten Köpfen aus verschiedenen, voneinander unabhängigen, renommierten, Ingenieurbüros berechnet. Sie entsprechen dem Preisstand von 1991 und dem Projektierungsstand von ~~1989~~ <sup>1989</sup> und 1990. Zu den 14, 9 Milliarden kommen natürlich die Bauzinsen. <sup>Beizelle</sup> Diese lassen sich heute noch nicht genau beziffern, <sup>weil sich die Etappierung der Banken noch nicht festsetzt und zweifeln</sup> <sup>die Teuerung wird im Voraus bestimmt werden kann</sup>

CASH: Wie hoch werden die teuerungsbedingten Mehrkosten sein?

Ogi: Zuerst möchte ich festhalten, dass alle <sup>realen</sup> ~~erwähnten~~ <sup>rechnung</sup> Kosten in der Berechnung ~~über die Wirtschaftlichkeit~~ mitberücksichtigt wurden. Natürlich werden die Kosten während der rund 15 Jahre dauernden Bauzeit wegen der Teuerung zunehmen. Ganz entscheidend und ganz wichtig ist aber, dass die teuerungsbedingten Mehrkosten keine effektiven Mehrkosten sind, denn sie werden mit einem immer schlechter werdenden Franken bezahlt. Die Kaufkraft des Geldes nimmt ja bekanntlich mit der Teuerung auch ab.

CASH: Geologische Überraschungen können die Tunnelbauten massiv verteuern. Haben Sie damit gerechnet?

Ogi: Ich möchte nochmals betonen: Wir haben seriös gerechnet. Wir haben nicht phantasiert. Wir haben das alles transparent in der Botschaft

Und die Teuerung

reale aufgelistet. Wir haben auch gesagt, dass geologische Überraschungen Zusatzkosten bis zu 30 Prozent verursachen können. Und wir haben auch festgestellt - das ist ganz wichtig - die Neat ist langfristig selbsttragend! Sie wird mit Geldern finanziert, die zu 75 Prozent aus dem Kapitalmarkt und zu 25 Prozent aus den Treibstoffzöllen kommen. Am Schluss <sup>trage</sup> bezahlen die Benutzerinnen und Benutzer <sup>per</sup> aus ganz Europa. Zudem haben wir im Transitvertrag - der übrigens ein hervorragender Vertrag ist - erstmals die Situation, dass 14 Länder, nämlich die 12 EG-Länder plus Österreich und die Schweiz sich darauf geeinigt haben, gesamteuropäisch die Kostenwahrheit anzustreben. Im Klartext heisst das: Diejenigen, die die Neat viel benutzen, werden auch mehr bezahlen.

CASH: Wenn die Neat einmal selbsttragend wird. Wieso hat sich dann die EG nicht bereit erklärt, diese Kosten mitzutragen?

z Ogi: Die EG hat kein Verkehrsfonds. Deshalb ist es gar nicht möglich, von der EG Geld zu bekommen. Zudem sollten wir vermeiden, dass die EG bestimmt, wann und wie gebaut wird.

CASH: Und wie wär's mit einer gemischtwirtschaftlichen Organisation?

Ogi: Wer <sup>Auch das würde geprüft</sup> investiert schon <sup>Die Neat ist ein</sup> in ein Unternehmen, das erst in 60 Jahren rentabel ist? Uns Schweizern bringt diese Bahn eben mehr: Während der Bauzeit einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen und später einen Standortvorteil. Es ist doch geradezu beängstigend, wenn Australien aus Kostengründen gezwungen ist, eine Botschaft zu schliessen und ausgerechnet die in der Schweiz opfert. Das ist doch alarmierend, wenn man in <sup>Australien</sup> die ~~Australier~~ zum Schluss kommt, die Schweiz sei das uninteressanteste Land. Das gibt mir ungeuer zu denken. Das tut mir im Herzen weh. Deshalb müssen wir aufpassen, dass wir als Wirtschaftsstandort nicht ins Abseits rutschen.

CASH: Der Bau der Neat bringt uns mehr Arbeitsplätze - vorausgesetzt, dass sich Schweizer Firmen daran beteiligen können. Wie können Sie verhindern, dass nicht alle Aufträge an ausländische Firmen gehen?

Ogi: Der Markt wird entscheiden. Wir <sup>werden die</sup> müssen den Aufträge wegen den Gatt-Bestimmungen ausschreiben. Aber ich habe keine Angst, dass die Schweizer Bauunternehmer nicht zum Zug kommen. Es werden sich Konsorzen bilden. <sup>durchaus</sup> Sie sind international konkurrenzfähig.

CASH: Aber wenn ein qualitativ gleichwertiges Angebot zu günstigeren Bedingungen aus dem Ausland vorliegt, müssen Sie das berücksichtigen.

Ogi: Das kann ich doch jetzt noch nicht sagen. Ich bin Pragmatiker und löse ein Problem nach dem anderen.

CASH: Nochmals zu den Baukosten: Sind in den 15 Milliarden auch alle möglichen Anschlussbauten enthalten? Zum Beispiel eine zweite Bahnbrücke bei Basel, die nötig wird, wenn der Güterverkehr nicht mehr bewältigt werden kann.

Ogi: Wir können doch jetzt nicht einfach behaupten, es brauche eine zweite Brücke in Basel. Wir haben eine sogenannte Betriebsplattform erstellt. Sie

| die Kosten der Neat  
 | Wir haben die EG nicht darum ersucht. Fauch  
 F immer mehr

zeigt, dass die heutigen Zufahrtsstrecken für den Transport von 70 Millionen Tonnen Güter genügen. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Neat in das Konzept der Bahn 2000 eingebettet ist. Dass es demnach eine neue Bahnlinie Basel - Olten - Bern und Verbesserungen in den Räumen Zürich/Winterthur und Fribourg/Bern <sup>geben wird</sup> gibt. Mit dem Geld für die Neat wird auch die Ostschweiz und die Westschweiz besser erschlossen.

CASH: Die Projekte für die Ostschweiz und für die Westschweiz sind also in den 15 Milliarden enthalten? <sup>mit der</sup> <sup>und die Neat werden die Rand-</sup> <sup>regionen besser erschlossen.</sup>

Ogi: Ich habe gesagt, im Programm Bahn 2000 ist ~~verschiedenes~~ <sup>verschiedenes</sup> enthalten.

Zudem gibt es die jährlichen Investitionskredite. Die SBB investieren jedes Jahr für 1,5 Milliarden Franken. In der Neat-Botschaft sind die heute bekannten Strecken und der Anschluss für die Ostschweiz aufgeführt.

~~Nach aktuellen internationalen Berechnungen sind die Zusatzstrecken im Rahmen des Investitionsprogrammes der SBB und im Rahmen des Programmes der Bahn 2000 genügend.~~

CASH: Sie sagen, die Kapitalkosten sind noch nicht bezifferbar. Jedes Unternehmen, das investiert, macht selbstverständlich eine Hochrechnung mit der Zinsentwicklung. Wir nehmen an, Sie haben das auch gemacht. Was erwarten Sie, wie hoch die Kapitalkosten sein werden auf den erwähnten 75 Prozent?

Ogi: Klar haben wir ~~versucht~~ <sup>angestellt</sup> Berechnungen zu machen. Aber ich muss zugeben, wir haben das noch nicht im Griff. Das hängt von der Entwicklung des Frankens ab. Wenn er gleich stark bleibt wie heute, kostet die Neat 15 Milliarden, wenn er schwächer wird, kostet sie mehr. Es ist aber geradezu ungeheuerlich, wie die Gegner mit Phantasiezahlen operieren. Ich habe von ihnen die Berechnungen verlangt, aber nie etwas bekommen.

CASH: Im Parlament ist die Neat ausgebaut worden. Man hat mehr beschlossen als der Bundesrat ursprünglich wollte. Die Ostschweiz und Teile der Westschweiz wurden ins eigentliche Neat-Projekt integriert. Wird das jetzt nicht zum Pferdefuss?

Ogi: Sie reden vom Ständerat, der das Projekt ~~klar~~ überladen hatte. Dann kam aber der Nationalrat, der das Projekt wieder auf ein erträgliches Mass zurückgestutzt.

CASH: Es ist aber mehr, als der Bundesrat ursprünglich vorgesehen hatte.

Ogi: Wir haben immer gesagt, für die Ostschweiz müsse etwas getan werden. <sup>zum Anschluss Ostschweiz</sup> Hinzu kam bloss die Einfahrt der Arosabahn in den Bahnhof Chur. Aber die muss man so oder so sanieren. Natürlich, Sie haben recht, zu einem solchen Projekt gehören auch staatspolitische Überlegungen. Das ist ja auch unsere Aufgabe, bei allem, was wir machen, ans Volk zu denken.

Unsere Arbeit ist nicht beendet, wenn das Parlament, wie etwa in Frankreich, Österreich oder in Italien, ein Geschäft beschlossen hat. Dann fängt für mich die Arbeit erst richtig an, indem ich das Volk <sup>von einer Vorlage</sup> davon überzeugen muss. Deshalb müssen wir Projekte vorlegen, die staatspolitisch bestehen können.

beispielweise

**F** <sup>zu</sup> <sup>vernünftig</sup> Tatsächlich hängen die Kapitalkosten von der Zinsentwicklung ab. Es ist <sup>aber</sup> wichtig zu wissen, dass bei der Inbetriebnahme der NEAT sämtliche Mittel zu Darlehen an die Bahnen umgewandelt und durch diese verzinst und amortisiert werden. Das heisst im Klartext, dass auf die Dauer sämtliche Mittel an ihren Ursprung (Kapitalmarkt) zurückfliessen können.

CASH: Der Transitvertrag sieht keine Begrenzung der 28-Tonnen-Lastwagen vor. Für die Neat-Gegner ein entscheidendes Argument, denn so werde der Güterverkehr nicht auf die Schiene gezwungen.

Ogi: ~~Oh diese~~ <sup>Die</sup> Gegner. ~~Die~~ müssen doch etwas kritisieren, sonst gäbe es ja gar keinen Abstimmungskampf. Das Parlament wollte ja keine Zwangsverlagerung auf die Schiene. Zudem haben wir einen stolzen Leistungsausweis: 80 Prozent des Transitverkehrs bewältigen wir heute auf der Schiene, weil wir die ersten waren, die den kombinierten Verkehr ausgebaut haben. Weil wir rechtzeitig gehandelt haben, müssen wir uns nicht mit den gleichen Problemen wie die Franzosen oder die Österreicher herumquälen. Stellen Sie sich vor, was diesen Sommer in Frankreich passiert ist: Lastwagenchauffeure haben zwei Länder blockiert. Solche Ereignisse beweisen, dass wir uns nicht auf die Strasse allein konzentrieren dürfen.

CASH: Falls das Volk die Neat ablehnt, wäre der Transitvertrag hinfällig? Müssten wir neu verhandeln?

Ogi: Ja sicher, denn das Standbein des Transitvertrages ist diese Neat. Dann wären wir in einer ganz <sup>schlechten</sup> (miesen) Ausgangslage. (Wir wären auf den Knien.) Wir würden die Glaubwürdigkeit verlieren, weil wir nur geschwätzt, versprochen, uns gegen die 40-Töner gewehrt und nicht gehandelt haben. Ein Nein hätte verheerende Auswirkungen auf unsere Wirtschaft. Es kämen ~~weitere~~ Länder und würden ihre Botschaften schliessen.

Dann

CASH: Bitte etwas konkreter.  
Ogi: Man würde einen Investitionsschub in den Strassenbau auslösen. Dem Druck nach einer zweiten Gotthardröhre müsste nachgegeben werden. Die EG käme sofort und würde in einem neuen Transitvertrag die totale Öffnung für 40-Tonnen-Lastwagen fordern. Wir müssten das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot aufheben. Es würde in Frage gestellt, ob wir den Huckepack-Korridor fertig erstellen könnten. Weil aber Produkte zunehmend in den Billiglohnländern produziert werden, könnten wir den Mehrverkehr gar nicht bewältigen. Es käme zum totalen Chaos und schliesslich zum Kollaps auf den Strassen. Für die Umwelt wäre das eine Katastrophe! Eine Katastrophe, weil die Anstrengungen, ~~für Europa~~ eine umweltverträgliche Verkehrspolitik zu sichern, im Eimer wären. Wir würden zu einem unglaublichen Verhandlungspartner. Wir würden zum europäischen Verhandlungstisch nicht mehr eingeladen, weil man die <sup>europ.</sup> Verkehrspolitik ohne <sup>die</sup> Schweiz lösen müsste. Das alles könnte ich nicht verantworten. Dann müssten uns die Grünen aus diesem Schlamassel führen.

CASH: Aber die EG könnte doch nicht auf die Schweiz als Durchgangsland verzichten.

Ogi: Nein, aber sie würde als knallharter Partner nur noch fordern und Druck aufsetzen.

CASH: Aber bestimmt würde in kürzester Zeit ein neues Projekt

Twohl

Frühernahme auf

f für die Schweiz und Europa

aufgetischt. In welchem zeitlichen Rahmen könnte das geschehen?

Ogi: Bestimmt würde zwei bis drei Jahre nichts passieren. Dann würde man zuerst die Scherben auflesen und mühsam ein Kompromissprojekt ausarbeiten. Wir würden fünf bis zehn Jahre verlieren. Diese Zeit haben wir aber nicht!

CASH: Können Sie ausschliessen, dass wenn wir die Neat bauen, die zweite Gotthardröhre für die Autos nicht kommt.

Ogi: Ich kann nur sagen, wenn wir die Neat nicht bauen, <sup>läuft</sup> kommt der Druck auf eine zweite Gotthardröhre sofort. <sup>eindeutige Richtung</sup> ~~Wiederholungs~~

CASH: Wie steht's eigentlich mit dem Fahrplan der Neat. Wird das alles tatsächlich in 15 Jahren in Betrieb sein?

Ogi: Ja. Die Bahn 2000 wird in den Jahren 2000 und 2005 fertig sein. Zuerst erstellen wir den Huckepack-Korridor, dann kommt der Lötschberg-Tunnel. Damit sind wir in der Lage, einen gewaltigen Kapazitätssprung anzubieten. Etwa zwischen den Jahren 2010 und 2015 kommt noch der Gotthard hinzu. Natürlich hat das Referendum den zeitlichen Ablauf etwas verzögert. Ich konnte die Projektierungsarbeiten nicht auslösen.

Schliesslich kann ich nicht 700 Millionen freigeben, bevor wir wissen, ob jemals gebaut werden kann. Wir haben etwa ein Jahr verloren. Aber das sollten wir wieder aufholen.

CASH: Herr Ogi, noch etwas zu Ihrer Befindlichkeit in der Partei.

Ogi: Die ist gut. Ich hatte es noch nie so gut wie jetzt.

CASH: Weil ein Burgfrieden geschlossen wurde, der lautet: Der Ogi spricht nicht mehr über EG und EWR und die Europa-Gegner um Christoph Blocher sagt ja zur Neat.

Ogi: Wir haben keinen Burgfrieden geschlossen. Wir haben genug Kraft für die innerparteilichen Auseinandersetzungen. Persönlich und menschlich hatte ich es mit Blocher noch nie so gut wie heute. Er weiss, dass ich die Meinung des Bundesrates engagiert vertrete.

CASH: Also sind Sie doch dieser Nachschwätzer, wie Christoph Blocher das von Ihnen schon behauptet hat?

Ogi: Oh nein. Ich bin doch kein Nachschwätzer. Ich bin vom EWR felsenfest überzeugt. Wie sollen wir den kommenden Generationen erklären, dass wir in diesem Wirtschaftsraum, an dem sich von Finnland bis Portugal, <sup>von</sup> über ~~Liechtenstein~~ alle beteiligen, nicht mitmachen wollen? Wie wollen wir die Direktzahlungen für unsere Bauern finanzieren, wenn wir diesen Markt ablehnen? Wie wollen wir in Zukunft unsere sozialen Werke sichern? Wenn wir unseren Wohlstand mehren wollen, müssen wir ihn sichern, indem wir uns neue Märkte erschliessen.

Irland bis Griechenland

CASH: Bei diesem Jahrhundertentscheid lässt Ihre Partei Sie im Regen stehen.

Ogi: Die Vor- und Nachteile liegen noch nicht auf dem Tisch. Der seriöse Meinungsbildungsprozess kann erst nach der Debatte im Parlament erfolgen.

Ich äussere mich dann wie vor zur Integrationspolitik der Schweiz.

CASH: Ihre Partei hat sich aber schon klar gegen den EWR ausgesprochen. Sie glauben nicht im Ernst, sie lasse sich noch bekehren?

Ogi: ... Das Volk und nicht die Partei wird über einen allfälligen Beitritt

CASH: Sie haben uns die katastrophalen Folgen geschildert, falls der Neat-Entscheid am 27. September negativ ausfällt. Sie haben gesagt, diese Konsequenzen könnten Sie nicht verantworten. Heisst das, dass Sie als Bundesrat zurücktreten würden?

Ogi: Nein.

de Schweiz  
zum EWR entschlossen.  
das ist auch gut so!

[redacted]

m. E. unbedingt notwendige Änderungen

## Zu Gast im Forum

## Die Neat – ein Werk für Europa und die Schweiz



Alt Ständerat  
Carl Miville

«Von hohem Interesse und wegweisend sind die Transitabkommen zwischen der EG einerseits sowie Österreich und der Schweiz andererseits. Hier wurde nicht nur im Hinblick auf den alpenquerenden Verkehr ein Konsens gefunden, sondern es haben sich diese Alpenländer zu ganz ausserordentlichen Leistungen zur Erleichterung dieses Verkehrs bereitgefunden. Dabei gehört das Primat dem öffentlichen Verkehr, und die Vertragsschliessenden verpflichten sich, die hierzu nötigen Voraussetzungen zu schaffen: Ausbau der Schienennetze, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, Tunnels mit 4 m Eckhöhe, Terminals, d.h. Umladestationen für die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene.»

Carl Miville-Seiler, geb. 1921. 1979–91 baselstädtischer Ständerat. 1986–92 Europarats-Parlamentarier.

Das habe ich am 6. Februar dieses Jahres als Berichterstatter zu den «Problemes de transport européens» der Parlamentarischen Versammlung des Europarates mitgeteilt – und heute, wenige Wochen vor der Abstimmung über die Neat, möchte ich mich an dieser Stelle dafür einsetzen, dass die Zusagen, die wir den Europäern gemacht haben, eingehalten werden. Ich fühle mich dazu in ganz besonderer Weise veranlasst, denn als Mitglied der Wirtschaftskommission des Europarats-Parlamentarier habe ich während Jahren an den Verhandlungen mit dem Wirtschaftsausschuss des EG-Parlaments über das Thema «Alpenquerender Güterverkehr» teilgenommen, zum Teil im Beisein von Bundesrat

Adolf Ogi. Ich erinnere mich an die Zeit, als die EG die Durchfahrt für 40-Tonnen-Lastwagen erzwingen wollte, nicht ohne Drohungen gegen unser Transportgewerbe und gegen unsere Luftschiffahrt. Später wollten die EG-Unterhändler noch einen 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz. Wir andererseits holten sie in unser Land, zeigten ihnen die engen Bergtäler der Kantone Uri und Tessin, die aus Verkehrs- und umweltpolitischen Gründen den verlangten massiven Mehrverkehr auf den Strassen nicht mehr bewältigen könnten, und wir erklärten ihnen immer und immer wieder, was wir in ihrem Interesse vorzuziehen bereit seien: Ausbauten an Gotthard und Lötschberg für Hucklepackverkehr, Bahn 2000, rollende Autobahn im Lötschberg-Basistunnel, Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard, alles mit dem Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr, der in den nächsten zehn bis 20 Jahren um 100% zunehmen wird, von der Strasse mittels Hucklepack, Containern und Wechselbehältern auf die Schiene zu bringen. Unvergesslich auch jener Tag in Luxemburg, als Günther Topmann, Präsident des EG-Verkehrsausschusses, seinen Kolleginnen und Kollegen zurief: «Lasst doch die Eidgenossen mit euren 40 Tonnen in Ruhe! Sie sind Pioniere des modernen, nämlich des kombinierten Verkehrs, und was ihr anstrebt, würde kein Verkehr just in time, sondern einer «just im Stau» auf überfüllten Autobahnen werden.»

## Das Transitabkommen

Durch Überzeugungsarbeit dieser Art kam es zum Transitabkommen EG-Schweiz, unterzeichnet am 2. Mai 1992 in Porto. Dabei akzeptierte die EG unsere 28-Tonnen-Lastwagenlimite samt Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Schwerverkehr unter Verzicht auf Diskriminierungen des Schweizer Lastwagengewerbes und unserer Luftfahrt. Wir konzidierten 50 EG-Lastwagen bis

zu 40 Tonnen pro Tag und Richtung, aber nur falls keine freie Kapazität im kombinierten Verkehr vorhanden, nur für leicht verderbliche Waren und nur mit neuen umweltgerechten Fahrzeugen. Im weiteren verpflichtete sich die Schweiz zum Bau der Neat. Europäischer Verkehr durch die Schweiz lässt sich nämlich nicht verbieten. Aber er lässt sich lenken und mit Rücksicht auf Menschen und Umwelt verkraftbar gestalten.

## Was wird gebaut?

Zu erstellen haben wir bis zum Jahr 2010 eine Neubaustrecke Gotthard mit einem Basistunnel von 50 km, die Neubaustrecke am Lötschberg (für die Westschweiz) mit einem Basistunnel von 30 km und Autoladeverbindung zwischen N6 und N9 (als Erstz für den fallengelassenen Rawiltunnel), die Anschlüsse Ostschweiz mit den Tunneln Zimmerberg für die Zürcher und Hirzel für die St. Galler (die so gerne eine Splügen-Transversale gehabt hätten), weiter die Anschlüsse zum französischen TGV-Netz, woran die Genfer und wir Basler besonders interessiert sind. Gerecht wird mit einem Investitions- (zugleich Auftrags-)Volumen von gegen 15 Milliarden, Preisstand 1991, aufzubringen kreditweise durch den Kapitalmarkt sowie aus Treibstoffträgen und wieder einzubringen durch Betriebserträge der SBB, denn der kombinierte Verkehr wird in Zukunft so wenig gratis sein wie heute, wo er sogar subventioniert werden muss. Die Gotthardstrecke ist die kürzeste und schnellste Alpenquerung; sie wird konkurrenzfähig sein, ohne dass wir die Güter gesetzlich auf die Schiene zwingen müssen, was immerhin auch in Frage kommt und von Urnern, Tessinern und Grünen gefordert wird. Die vier Rappen pro Liter Benzin sollten die Automobilisten nicht reuen, denn von der Neat profitieren sie nicht nur, weil viele Brummer von den Autobahnen verschwinden, sondern

auch als Steuerzahler, weil ohne Neat der 40-Tonnen-LKW-Verkehr unsere Nationalstrassen rascher als heute kaputt machen würde. Gerechnet werden darf im weiteren mit 6000 Arbeitsplätzen an den Baustellen und weiteren 3000 in der Planung und Zulieferung. Zwar werden die Arbeiten – EWR-konform – europaweit ausgeschrieben, aber ich zweifle nicht daran, dass sich unser Baugewerbe im Wettbewerb behaupten wird.

## Kein Verkehrsinfarkt!

Mich interessiert nicht vor allem die Frage, ob wir für die Neat 1,06 Prozent des Bruttosozialprodukts aufzuwenden haben oder etwas mehr oder weniger, sondern die Verhinderung des Verkehrsinfarktes, der sich ohne Neat, d.h. mit einem Ausbau des Nationalstrassennetzes, einstellen würde.

Natürlich haben die Grünen recht, wenn sie die überflüssigen Verschiebungen von Lebensmitteln von Produktions- zu Verarbeitungs- und Verkaufsplätzen wie auch die vielen Leerfahrten beanstanden. Aber diese Missstände lassen sich nicht durch ein Nein zur Neat beheben, sondern da ist die Cemt, die europäische Verkehrsministerkonferenz, zu Taten aufgerufen. Und es gilt, was ich am eingangs erwähnten 6. Februar der Strassburger Versammlung ebenfalls gesagt habe: «Alle technischen, baulichen und fiskalischen Massnahmen werden ihr Ziel nicht erreichen, wenn auf unserem Kontinent nicht auch eine neue Wirtschaftsgesinnung Platz greift, die neben ökonomischen und Wachstumsaspekten auch die Qualität des menschlichen Lebens und ihre Grundbedingungen – Luft, Wasser, Erde, Schutz vor Lärm – zur Zielsetzung erhebt.» Mit der Förderung des öffentlichen und kombinierten Verkehrs liegt die Neat immerhin auf der Linie dieses zukunftsgerichteten Denkens und Handelns.

## Forum-Spiegel

## Die Neat ist kein Fortschritt

Nationalrat Christoph Eymann: «Neat: Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit unter einen Hut gebracht», «Forum» Nr. 196

Christoph Eymann zitiert in seinem Artikel Expertenaussagen, wonach sich der Gütertransport durch die Schweiz von heute 14 Millionen Tonnen in den nächsten 20 Jahren verdoppeln wird. Vermutlich kennt er auch jene Expertenberechnungen, nach denen als Folge des geplanten und geforderten wirtschaftlichen Wachstums die Neat gerade nur 32 Jahre lang den Nord-Süd-Verkehr bewältigen kann. Eine zweite Neat müsste also gebaut werden, lange bevor die Kosten für die erste bezahlt wären. Trotzdem sieht Herr Eymann im Bau der «Neuen Alpentransversale» sogar für unsere Region «beachtliche Vorteile» durch den flüssigeren Verkehr, und er sieht darin gar die Erfüllung unserer Umweltschutzforderungen im Verkehrsbereich! Wie kann man nur an eine Verkehrsberuhigung auf der Strasse glauben, wie kann man an eine verbesserte Luftqualität glauben, nachdem die eidgenössischen Räte sämtliche umweltschützenden Begleitmassnahmen, so z.B. die zwingende, d.h. gesetzlich vorgeschriebene Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, abgelehnt haben, wenn man nicht bereit ist, die Strassenverkehrs-Abgaben zu erhöhen, um dadurch den Transport auf der Schiene attraktiver zu machen? Seit der Eröffnung des Gotthardtunnels hat sich die Zahl der EG-Transit-Laster auf der N2 vervierfacht. Sie machen die Hälfte des alpendurchquerenden Güterverkehrs aus. Und bereits ertönt der Ruf nach neuen Strassenkapazitäten und findet bei Bundesrat Ogi bereitwillig Gehör. Das vierte Bauprogramm für Nationalstrassen ist angekündigt, und man spricht vom Ausbau starkbefahrener Strecken auf sechs Spuren. Vor solchem Hintergrund ist es schwer, uns das Neat-Projekt als «umweltschonend, energiesparend, ja sogar wohlstandssichernd» schmackhaft zu machen. Mich erinnern die Strategien der Neat-Befürworter sehr stark an die Auseinandersetzungen um das AKW Kaiser-augst. Damals habe ich gelernt, als Frau selbständig zu denken, mich zu informieren, Expertenmeinungen zu hinterfragen, mich für das Allgemeinwohl verantwortlich zu fühlen. Heute habe ich der Neat gegenüber die gleichen Vorbehalte wie damals gegen das AKW. Der Gotthard-Tunnelbau im 19. Jahrhundert war eine echte Pioniertat, die uns grosse Vorteile und Erleichterungen brachte. Die Neat aber bedeutet keinen Fortschritt. Sie ist für mich Ausdruck eines kurzzeitigen Gigantismus- und Profitdenkens, welches die bereits bestehende Bedrohung von Mensch und Umwelt noch zusätzlich erhöht. In zwei Jahren sind Lötschberg- und Gotthardtunnel soweit ausgebaut, dass dreimal soviel Euro-Frachtgut auf der Schiene durch die Alpen befördert werden könnte. Die «Bahn 2000» ist beschlossen und wird die Kapazität des Güterverkehrs auf der Schiene nochmals steigern. Wir brauchen die Neat nicht!  
Helen Müller-Berger, Riehen

## Baselland: Verkehrssteuer-Rabatt ist begründet



Ernst Thöni

Im «Forum» Nr. 188 wettete Kaspar Birkhäuser gegen die Initiative für einen Rabatt von 20 Prozent auf der basellandschaftlichen Verkehrssteuer.

Ernst Thöni, geb. 1939. Geschäftsführer einer Transportunternehmung, Basellbieter Landrat (FDP, Pratteln); er präsidiert das «Ja-Komitee» für einen Verkehrssteuer-Rabatt.

Kaspar Birkhäuser ist ein Prominenter des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), der den Kampf gegen das Auto auf seine Fahne geschrieben hat.

## Höhere Verkehrseinnahmen

Herr Birkhäuser findet, der Rabatt sei bei der heutigen Lage der Kantonsfinanzen untragbar. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass der Kanton vom Bund höhere Anteile an Benzinzoll und, neu, Anteile am Ertrag von Vignette und Schwerverkehrssteuer erhalten wird. Diese Mehrerträge aus dem Verkehr decken zu einem schönen Teil den Rabattbetrag. Zudem hat sich der Kanton zu Lasten des Strassenverkehrs erholt, indem der Katalysatorrabatt ab 1991 nicht mehr gewährt wird. Der finanzielle Einwand der Initiativgegner ist nicht stichhaltig.

## Strassenrechnung-Konstruktion

Die amtliche Strassenrechnung macht glauben, der Strassenverkehr decke seine Kosten nicht vollständig. Sie ist eine fragwürdige Konstruktion. In Wirklichkeit betragen 1991 die Sondersteuern des Strassenverkehrs total

6318 Millionen Franken, denen ein um mehr als 1000 Millionen geringerer Strassenaufwand gegenüberstand. Die offizielle Strassenrechnung braucht den Kunstgriff, nicht alle Erträge aus Sonderabgaben mit dem Aufwand zu vergleichen. Nur deswegen präsentiert sie sich defizitär. Überdies kommen die ungefähr 85 Prozent motorisierter Basellbieter zugleich für den grössten Teil der direkten Steuern auf. Man halte ihnen bitte nicht vor, sie seien Steuerprofiteure. Dass das Autofahren seit zwanzig Jahren real immer billiger geworden sei, ist eine Fantasie von Kaspar Birkhäuser, die ihm die Autofahrer mit Recht nicht abnehmen.

## Auto bald umweltgerecht

Natürlich führt Herr Birkhäuser auch das Umweltgeschütz auf, wie es seiner verkehrspolitischen Richtung entspricht. Aber nachweislich wird der Stickstoffdioxid-Ausstoss des Strassen-

verkehrs bis in ein paar Jahren im Rahmen der Toleranz liegen, in Baselland mit seinem heute schon hohen Anteil von Katalysatorwagen ohnehin. Mit Umweltbedenken ist also bereits mittelfristig gegen den Autoverkehr nichts mehr auszurichten. Dass Herr Birkhäuser auf diesen Punkt nicht eingeht, ist vielsagend.

## Gutes Motiv der Initiative

In seinem Text schweigt sich Herr Birkhäuser schliesslich über den massgebenden Grund der Initiative aus, dass nämlich die basellandschaftliche Verkehrssteuer eidgenössisch höchste Werte erreicht und deshalb einer Korrektur bedarf. Offenbar kann er diesem Argument nichts entgegensetzen. Die Ermässigung um 20 Prozent ist entgegen VCS-Birkhäuser nicht «total quer», sondern sie ist im Gegenteil angemessen und sollte am 27. September gutgeheissen werden.

## Briefe

## ... einen grossen Bogen um diese Stadt

Zum kulturellen Rahmenprogramm «600 Joor Glai- und Grossbasel»

Das «kulturelle» Rahmenprogramm passt genau in die gegenwärtige politische Landschaft. Von den geplanten 73 Veranstaltungen werden 45 von ausländischen Gruppen bestritten: Türken, Griechen, Kurden, Serben, Kroaten, Portugiesen, Vietnamesen, Thailänder und andere mehr. Die «Kultur» der Serben und Kroaten bekommen wir täglich frei Haus geliefert, dafür müssten wir nicht an den Rhein pilgern. Wir haben 64 Jahre im Kleinbasel gelebt, wegen der Unfähigkeit der Behörden im Bund und Kanton in der Ausländer und Asylpolitik sind wir in unserer Heimat Fremde geworden. Bei einem Ausländeranteil von über 44 Prozent ist uns der Kragen geplatzt und haben unsere Heimat verlassen. In diesem Land und dieser Stadt werden die Ausländer und

Asylbewerber unter Denkmalschutz gestellt, für die Anliegen der eigenen Bürger bringt man in vielen Fällen weniger Verständnis auf. Darum werden wir vom 28. bis 30. August einen grossen Bogen um diese Stadt machen.

Robert Gross, Aesch

## Intolerante Anwohner?

«Kasernenareal: Protest gegen Zeitlimite»  
BaZ Nr. 194

Sicher hätte mir dieser Artikel die Tränen in die Augen getrieben, wenn ich nicht selber zu diesen bösen und intoleranten Anwohnern am Kasernenareal gehören würde, die dort das «alternative Kulturschaffen» angeblich sabotieren. Nach dem Frühsommer-Gastspiel der «Alten Stadtgärtner» auf dem Kasernenareal, das in Demos und Krawallen endete; nach einem mitternächtlichen (!) Punk-Konzert mit Schalldruck-Pegeln auf der Höhe unserer Wohnungsfenster (rund 300 Meter freie Luftlinie zur Matte) von bis zu 90 dB; nach einem schon am Nachmittag beginnenden Rockkonzert (mit ähnlich hohen Lärmwerten), das nach 22.00 wohl etwas leiser wurde, jedoch trotzdem bis über Mitternacht hinaus dau-

erte; nach einem bösen Streit mit der Polizei, die um Mitternacht herum endlich in einem der Zelte für etwas leisere Töne sorgen wollte (natürlich waren anschliessend die Polizisten die Sündenböcke) und insbesondere nachdem sich im letzten Jahr ein Wanderzirkus nach dem andern gegenseitig die Zeltstangen in die Hand gegeben hatte und danach oft genug weit über 22.00 Uhr, ja sogar über Mitternacht hinaus lautstark ihre Auffassung von Kultur kund und zu wissen gaben, hat es mich letzten Herbst – nach drei Jahren notabene – auch «verdächtig». Ich habe beim Polizeidepartement energisch protestiert.

Das grosse Wehklagen des Theaters «Federlos», aber auch der IKA, von wegen intoleranter Anwohner hat eben leider ihre lange leidvolle Vorgeschichte, die praktisch ausnahmslos dadurch geprägt wurde, dass die Kulturschausteller sich einen Deut um die primitivsten Spielregeln des Zusammenlebens mit Nachbarn zuscherten. Recht ist, was uns nützt, lautet offenbar die Devise. So auch Herr Popp vom «Federlos», der uns Anwohnern den angeblich so versöhnlichen Brief geschrieben hat, der – kurz zusammengefasst – im trotzigen Fazit pigpelt, dass das «Federlos» nicht gedanke, die Zeitlimite von 21.00 Uhr einzuhalten, denn

schliesslich habe man ja 22 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ernähren. So wird denn auch jetzt frisch-fröhlich über 22.00 Uhr hinaus kulturell agiert – mit Lärmwerten bis 70 dB (wie laut muss es dabei wohl im Zelt selber sein?).

Es ist doch letztlich genau diese als arrogant zu bezeichnende Einstellung der Kulturschaffenden auf der Kasernenmatte, die für uns Anwohner kaum mehr erträglich ist; ganz einfach, weil unsere Toleranz in den letzten drei Jahren immer und immer wieder bis zum Geht-nicht-mehr ausgereizt und damit missbraucht wurde – teils durch Gedankenlosigkeit, grösserenteils aber durch Überheblichkeit. Ich persönlich bin sofort bereit, die Aktivitäten auf der Kasernenmatte zu akzeptieren, wenn ich nur einigermaßen die Gewissheit erhalte, dass die Schausteller und die IKA endlich die Spielregeln des Zusammenlebens einhalten, die – von mir aus – im Gespräch mit den Anwohnern ausgehandelt werden können.

Ich finde es äusserst mühsam, ja geradezu eine Frechheit, wenn die IKA und die Schausteller an einer Pressekonferenz die Behörden und uns Anwohner als die bösen und intoleranten Spielverderber hinstellen – nachdem gerade die IKA und die Schausteller selber über viele Monate immer wieder

die besagten Spielregeln missachtet haben. Unter dem vom «Federlos»-Leiter Popp im BaZ-Artikel für sich reklamierten «Psychostress» leiden auch wir Anwohner – seit drei Jahren praktisch ununterbrochen von Mai bis Oktober.

Edi Borer, Basel

## Aber drei Tage lang bis weit über 21 Uhr ...

Die gleichen Kreise, welche dank ihrer ständigen Stänkereien jetzt endlich erreicht haben, dass auf dem Kasernenareal ab 21 Uhr Nachtruhe zu herrschen hat (Basel hat damit einmal mehr seine Originalität und kulturelle Aufgeschlossenheit bewiesen), sind zum Teil massgeblich an der Organisation der angeblich «Drey scheenschte Dääg im Joorhundert» beteiligt. Dass dabei drei Tage lang bis weit über 21 Uhr die Nachtruhe der Anwohner weit empfindlicher gestört wird als je durch das Kasernenareal, spielt da keine Rolle. Der Schreibenden sind etliche Anwohner bekannt, welche an diesem Wochenende ihre sauglatte Heimatstadt verlassen, die sich aber durch das Kasernenareal noch nie belästigt gefühlt haben.

Aline Treyer-Monnat, Kleinbaslerin

## Liebe Leser

Wir veröffentlichen grundsätzlich keine «offenen Briefe» als Leserbriefe.



**SP-Position zur Frage der NEAT-Abstimmung:  
EIN JA ZUR NEAT UND ZUR ALPENINITIATIVE**

Die Geschäftsleitung der SP Schweiz empfiehlt Zustimmung zur NEAT-Vorlage. Diese Position ist nur vertretbar, weil die SP gleichzeitig für die Alpeninitiative eintritt und im Rahmen der EG-Beitrittsverhandlungen eine Lösung will, welche den Transitgüterverkehr dauerhaft auf die Schiene bringt.

**Anmerkungen zu den Rahmenbedingungen**

- Der alpenquerende Güterverkehr spielt sich heute wesentlich auf den Strassen von Oesterreich und Frankreich ab. Nur in der Schweiz rollt ein namhafter Anteil des Gütertransitverkehrs auf der Schiene. Dies dank 28-Tonnen-Beschränkung und Nachtfahrverbot. Diese Massnahmen bewirkten bisher einen grossen strassenseitigen Umwegverkehr über Oesterreich und Frankreich. Dies ist ökologisch nicht vertretbar.
- In den letzten fünfzehn Jahren hat sich der Güterverkehr in der Schweiz verdoppelt. Bis zum Jahr 2010 wird sich der Güterverkehr in Europa noch einmal verdoppeln. Es gibt bis heute keine politisch mehrheitsfähige Strategie, welche mittels Verboten oder mittels Umwelt- und Lenkungsabgaben dieses Verkehrswachstum bremst und die verbleibende Menge auf die Schiene bringt.
- Der Energie- und Ressourcenverbrauch kann und muss mittelfristig mittels Umweltabgaben auf ein Mass gesenkt werden, welches umweltverträglich ist und eine nachhaltige Entwicklung ermöglicht. Immer mehr Studien zeigen auf, dass dies nicht nur ökonomisch machbar ist, sondern auch Sinn macht.
- Wann wir national und international in dieser Frage einen Durchbruch erzielen, ist noch offen. Die Frage stellt sich: Ist eine Investition wie die NEAT im Rahmen einer Politik, die den ökologischen Umbau der Industriegesellschaft will, vertretbar?

**Das NEAT-Projekt**

- Das NEAT-Projekt lässt viele Fragen offen: Die Kosten werden - falls beide Linien tatsächlich verwirklicht werden - bedeutend höher liegen als die heute ausgewiesenen. Viele Probleme auf den Zufahrtsstrecken - von der Lärmfrage bis zum Regionalverkehr - sind weder detailliert studiert, noch sind deren mögliche Lösungen bis jetzt finanziert. In den betroffenen Regionen kann innert vernünftiger Frist nur gebaut werden, wenn auf die regionalen Begehren Rücksicht genommen wird.
- Welche Teile der beiden Projekte im weiteren Ablauf der Arbeiten nicht oder zusätzlich ausgeführt werden, ist - wie das Beispiel der Bahn 2000 lehrt - relativ offen. Hier sind Korrekturen denkbar und wohl auch notwendig. Die schlechtere Finanzlage des Bundes und allenfalls anhaltende höhere reale Zinsen können durchaus Auswirkungen auf das Projekt und seine schon bisher tiefe Rentabilität haben.
- Trotzdem: Verglichen mit den gesamten Aufwendungen für den Verkehr in der Schweiz von jährlich 55 Milliarden Franken nehmen sich die auf mindestens 15 Jahre verteilten Investitionen für eine NEAT verhältnismässig bescheiden aus.

- Alle finanziellen Bedenken sind dann unberechtigt, wenn es mittelfristig gelingt, in Europa dem Verkehr seine externen Kosten anzurechnen.
- Alle vorhandenen Untersuchungen zeigen auf, dass sich eine NEAT ökonomisch und ökologisch nur rechnet, wenn der Güterverkehr tatsächlich auf die Schiene kommt.
- Die betroffenen UrnerInnen und die Grüne Fraktion wären denn auch bereit gewesen, auf ein Referendum gegen dieses Projekt zu verzichten, wenn National- und Ständerat den Antrag Danioth, der wesentliche Forderungen der Alpen-Initiative übernommen hatte, angenommen hätte. Dieser Antrag kam im Ständerat durch und scheiterte im Nationalrat knapp.

#### Der Transitvertrag

- Der Transitvertrag hat gewichtige Schwächen. Seine Laufdauer beträgt nur 12 Jahre. Er läuft vor der allfälligen Eröffnung eines Gotthardbasistunnels aus. Der Transitvertrag bringt keine Beschränkung für 28-Tonnen-Fahrzeuge. Er erlaubt es, in einem zweiten Schritt die Internalisierung der externen Kosten des Güterverkehrs vorzunehmen. Dies allerdings nur nichtdiskriminierend. Das heisst: Der Güterverkehr in der Schweiz muss gleich stark belastet werden wie der Transitgüterverkehr.
- Umgekehrt zwingt die kurze Vertragsdauer die Schweiz, im Rahmen eines EG-Beitrittsgebietes klarzumachen, dass der Güterverkehr nach der Eröffnung des Basistunnels angesichts der neu vorhandenen Kapazitäten vollständig auf die Schiene kommen muss.
- Dieses Ziel kann folglich nur mit einer Politik von hohen nichtdiskriminierenden Lenkungsabgaben erreicht werden. Eine solche auch im nationalen Alleingang mögliche Politik belastet richtigerweise auch den Güterverkehr auf den Schweizer Strassen. Solche Lenkungsabgaben reduzieren erfreulicherweise das gesamte Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse. Im Sinne der Urner Thesen zum Transitverkehr müssten regionale Nachteile auch hier durch eine Politik flankierender zukunftsgerichteter Massnahmen abgefedert werden.
- Wer eine solche Politik des Verkehrssparens einleitet, muss allerdings für den jeweils verbleibenden Güterverkehr die notwendige Kapazität auf der Schiene zur Verfügung stellen. Er ist auf entsprechende Infrastrukturen angewiesen.

#### Die Alpeninitiative

- Der Parteivorstand der SP Schweiz hat die Alpeninitiative bei deren Lancierung einstimmig unterstützt. Dies mit gutem Grund: Die Alpeninitiative bringt - nach einer Annahme - den Transitgüterverkehr schrittweise innert 10 Jahren auf die Schiene.
- Die Alpeninitiative lässt die Frage der Notwendigkeit einer NEAT offen. Umgekehrt ist klar: Eine NEAT macht nur Sinn, wenn die Forderungen der Alpeninitiative verwirklicht werden.
- Die Alpeninitiative ist europakompatibel. Sie überlässt es dem Gesetzgeber, mit welchen Mitteln er die Güter auf die Schiene bringt. Das müssen nicht Verbote oder Gebote sein, das können auch nichtdiskriminierende Lenkungsabgaben und Mautgebühren (z.B. Alpentransittaxen) darstellen.
- Da der Antrag Danioth nicht durchkam, entscheidet das Volk in zwei Etappen über das von uns vertretene Konzept einer NEAT samt Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene.

- Das Ja der SP ist also ein doppeltes JA: Ein Ja zur NEAT und gleichzeitig ein Ja zur Alpeninitiative. Nur dieses doppelte Ja macht einen Sinn.
- Nach der allfälligen Annahme der NEAT, welche finanziell noch nicht voll absehbare Kosten mit sich bringen wird, erhöhen sich die Chancen einer Alpeninitiative, weil nur deren Annahme diese Investition vertretbar erscheinen lassen wird.

#### **Regionale Widerstände**

- Der Alpenraum ist ökologisch äusserst empfindlich. Früher als anderswo werden hier die Grenzen des Wachstums sichtbar.
- In diesem Alpenraum hat sich der Widerstand gegen den Transitverkehr auf der Strasse zu organisieren begonnen. Direkte Aktionen und die Alpeninitiative sind Ausdruck dieses Widerstandes, den die SP in allen seinen Formen mitunterstützt.
- In den betroffenen Regionen formuliert die Bevölkerung auch offensiv ihre Vorstellungen über die Linienführung. Die SP hat in Kommission und Parlament diese regionalen Anliegen mitunterstützt. Sie müssen im Rahmen der weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten berücksichtigt werden.

**Das Ja der SP zur NEAT ist auch ein Ja zu einem umweltverträglichen Gütertransit. Deshalb gehört zum NEAT-Ja unbedingt auch das Ja zur Alpeninitiative. Damit will die SP Schweiz die Gütertransporte durch die Alpen definitiv auf die Schiene bringen.**