**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
**Herausgeber:** Hochparterre
**Band:** 4 (1991)
**Heft:** 8-9

**Artikel:** Neat : nicht Selbstzweck sondern flankierende Massnahme
**Autor:** Romann, Paul
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-119471

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 13.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

**Mit der NEAT-Debatte vor dem Ständerat wird die Auseinandersetzung um dieses verkehrspolitische Riesenprojekt konkret, die Frage nach einem allfälligen Referendum aktuell. Paul Romann, regelmässiger «Hochparterre»-Autor in Verkehrsfragen, vertritt die These, dass die 28-Tonnen-Limite für Lastwagen ohne NEAT nicht zu halten ist.**

# NEAT: Nicht Selbstzweck

21 Prozent aller Güter, die 1988 die Alpen querten, flossen durch die Schweiz. Viel zuwenig. 57 Prozent hätten es sein sollen. Wenigstens dann, wenn die Routenwahl nach dem naheliegendsten Kriterium des kürzesten Weges erfolgt wäre. 68 Millionen Tonnen wurden über die Alpen verschoben, 21 Millionen Tonnen durch die Schweiz, 39 Millionen Tonnen wäre unser Anteil gewesen.

Eindrückliche Zahlen, die nach einer Erklärung verlangen. Sicher sind da einmal die klassischen Verkehrswiderstände aufzuzählen: das zweimalige Überqueren einer Grenze, die Zollformalitäten bei der Strasse, der Lokwechsel bei der Bahn usw. Ihr Einfluss dürfte allerdings klein sein, jedenfalls als Erklärung nie ausreichend. Eine Rolle spielt auch die EG: Warum sollte Frankreich die für Italien bestimmten Waren durch ein «fremdes» Land schicken, wenn es direkte Wege gibt? Doch auch dieser Ansatz genügt nicht.

Offensichtlich – und das wird eigentlich von niemandem in Frage gestellt – sind es die schweizerischen Restriktionen auf der Strasse, welche für diese für die Schweiz erwünschte, für unsere Nachbarn aber sehr ärgerliche Umlagerung verantwortlich sind: die 28-Tonnen-Limite, das Sonntags- und das Nachtfahrverbot.

## 5 statt 57 Prozent

Das bestätigen auch die Zahlen für den reinen Bahntransit, für den die genannten Einschränkungen ja nicht gelten: 45 Prozent aller alpenquerenden Güter, das sind 12 Millionen Tonnen, bewältigten 1988 die schweizerischen Bahnen. Gestützt wird dies aber auch durch die Fakten des reinen Strassentransits: «Nur» mit zwei Millionen Tonnen wurden die Alpenstrassen der Schweiz belastet. Zwei Millionen Tonnen sind weniger als 5 Prozent aller auf der Strasse über die Alpen gekarrten Güter. Zur Erinnerung: 57 Prozent müssten es sein.

Das ist der Hintergrund, vor dem die Diskussionen um einen Transitvertrag im Rahmen der EWR-Verhandlungen, aber auch das Seilziehen um eine NEAT (Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale) – seit kurzem auch modisch «Alptransit» genannt – gesehen werden müssen.

## Korrekturen vom Ständerat?

Die NEAT steht im Zentrum der Verkehrspolitik. Mit überwältigendem Mehr hat der Nationalrat letzten Frühling den Bau von zwei Basistunnels durch den Gotthard und durch den Lötschberg gutgeheissen. Diesen Herbst ist der Ständerat an der Reihe. Das Resultat kann vorweggenommen werden: Auch der Zweitrat wird dem 14 Milliarden Franken teuren Bahnprojekt zustimmen. Unklar sind lediglich noch die Details. Wird sich auch der Ständerat – wie schon der Nationalrat – den Tunnelwünschen der betroffenen Kantone verschliessen, oder wird der mehr den Interessen der Kantone verpflichtete Ständerat hier verteuernde Korrekturen vornehmen? Ein solches Szenario dürfte sich allerdings auch auf den NEAT-Zeitplan auswirken. Strebt der Ständerat weiter Richtung U-Bahn Schweiz, braucht es eine Differenzbereinigung, welche dann wohl im Dezember stattfinden würde.

## Woher kommt das Referendum?

Bleibt der Ständerat auf der Linie des Bundesrates, könnte das Geschäft allenfalls schon im Herbst verabschiedet werden. Die dreimonatige Referendumsfrist würde damit schon sehr bald zu laufen beginnen.

Doch wer wird das Referendum ergreifen? Denn Gegner der Vorlage gibt es genug. Die aktivsten lassen sich gegenwärtig im grünen Lager ausmachen. Schon in Juni hat der Vorstand der GP Schweiz beschlossen, die NEAT via Volksabstimmung zu Fall zu bringen. Unterstützung bei diesem Vorhaben werden die Grünen aus den Kreisen der Auto-Partei erhalten, denen es ein Dorn im Auge ist, dass wegen des Autoverlads durch den Lötschberg-Basistunnel ein Viertel der NEAT aus Strassengeldern bezahlt werden soll. Ein klassisches Beispiel einer unheiligen Allianz also.

## Schwache Argumente gegen eine harte Realität

Doch welches sind die Argumente der Grünen gegen die NEAT? Beim Vorstand der GP wurde gesagt, sie sprenge jeden Rahmen, sei ökologisch nicht verantwortbar, verwandle die Schweiz 20 Jahre lang in eine Grossbaustelle und ähnliches. Schwammige Argumente – und schwache auch angesichts der knallharten Realitäten. Auch von fehlenden «flankierenden Massnahmen» war die Rede. Und hier werden die Argumente gewichtiger.

Über den Inhalt dieser flankierenden Massnahmen zur NEAT gibt es heute recht klare Vorstellungen. Sie sind in der «Alpen-Initiative» fixiert, die aus den Alpenkantonen stammt. Diese hat folgendem Wortlaut:

**1.) Der Bund schützt das Alpengebiet vor negativen Auswirkun-**

**gen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.**
**2.) Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie**

# sondern flankierende Massnahme

**unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.**
**3.) Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften.**

Die entscheidende Aussage steckt im Punkt zwei: Der Güter-Transitverkehr soll von der Strasse weggenommen und auf die Schiene gebracht werden. Das Anliegen ist im Kern unbestritten. Sorgen bereitet den Initianten hingegen die Durchsetzung. Voll wirksam wäre nur ein Verbot. Und dies – das wissen sie wohl sehr gut – bleibt angesichts der Widerstände und gegenläufigen Forderungen aus dem übrigen Europa jetzt und in nächster Zukunft eine Illusion. Ohne flankierende Massnahmen aber keine NEAT. Damit ist der Kreis der Argumentation der NEAT-Gegner geschlossen.

## 28-Tonnen-Limite lebenswichtig

Zu früh? Die eingangs zitierten Zahlen lassen es vermuten. Zwei Millionen Tonnen durchquerten 1988 die Schweiz auf der Strasse. 24 Millionen hätten eigentlich auf der Strasse durch unser Land gewollt. Wo sind die fehlenden 22 Millionen Tonnen geblieben? Ist es nicht so, dass die Schweiz mit ihrer 28-Tonnen-Limite die entscheidende flankierende Massnahme seit langem, seit 1958 nämlich, besitzt? Müsste die Schweiz nicht alles daran setzen, diese für sie und die an den Transitachsen wohnende Bevölkerung lebenswichtige Begrenzung zu erhalten? Zum Beispiel indem sie eine NEAT durch die Alpen bohrt und damit den ungeheuren Druck, der sich mehr und mehr gegen unsere 28-Tonnen-Begrenzung aufstaut, abbauen kann?

## Was die Gegner gefährden

Damit wird offensichtlich, dass die grünen «Fundamentalisten» mit ihrem Widerstand gegen die NEAT in erster Linie die 28-Tonnen-Limite, das Sonntags- und Nachtfahrverbot gefährden. Wie lange wohl wird die EG nach dem Scheitern einer NEAT-Abstimmung mit «Retorsionsmassnahmen» gegen die Schweiz zuwarten, um ihre Vorstellungen von Alpentransit durchzusetzen?
Wie lange werden die Waadtländer, die Bündner oder Thurgauer oder Zürcher dann einem 40-Tonnen-Korridor ihre Zustimmung verweigern, wenn das schweizerische Wirtschaftswachstum sich nicht mehr in gewohnten Höhen bewegt, wenn die Arbeitslosigkeit zu steigen beginnt, ihr Konsum gefährdet ist? Schwarzmalerei, Zweckpessimismus von fanatischen NEAT-Befürwortern? Solche Szenarien einfach vom Tisch wischen zu wollen, könnte sich als verheerend herausstellen.

## Europa einfach ignorieren?

Die Unbekümmertheit, ja Arroganz, mit der den gewaltigen Kräften, welche in Europa losgebrochen sind, begegnet wird, ist bedenklich. Man mag den europäischen Einfluss begrüssen oder als katastrophal einstufen: Zur Kenntnis genommen werden muss er in jedem Fall.
Zwei Millionen Tonnen Transitgüter queren die Schweiz jährlich auf der Strasse. Hinzu kommt eine ähnliche Menge inländischer Strassenverkehr über die Alpen. Bis 3000 Lastwagen können täglich auf der N2 gezählt werden. Trotz 28-Tonnen-Limite ist die Tendenz steigend. Auch wenn diese Menge – im Gegensatz zu den Verhältnissen am Brenner – noch keine Katastrophe darstellt, ist sie den Anwohnern, aber auch der Natur nicht mehr zuzumuten.
Auch wenn die Schweiz mit ihren begrenzenden Limiten die wichtigste flankierende Massnahme bereits besitzt, gilt es heute, mehr zu tun. Es gilt, die Strassengütermengen vorerst auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren und später zu senken.

## Marktgerechte Transitgebühr

Geeignetes Mittel dazu könnte eine möglichst einfach konzipierte Transitgebühr sein. Mit ihr würde der Strassen-Güterverkehr über die Alpen so weit verteuert, dass die Bahn wieder konkurrenzfähig wäre. Solche Gebühren sind grundsätzlich marktwirtschaftliche Elemente, wenigstens so lange, als sie für alle vergleichbaren Fahrten im gleichen Masse gelten. Die Schwierigkeiten, welche Bau und Betrieb von alpenquerenden Strassen bieten, lassen Benützergebühren relativ leicht rechtfertigen. Das Queren der Alpen ist vergleichbar mit dem Queren des Ärmelkanals. Es kommt keiner Regierung und keinem Lastwagenunternehmer in den Sinn, die Benützung des Kanaltunnels zum Nulltarif zu verlangen.
Eine Regelung via Gebühren ist ein verkehrspolitisch äusserst flexibles Instrument. Die Höhe der Gebühren kann leicht der jeweiligen Kapazität der Bahn angepasst werden: Heute eingeführt, müsste sie – wegen der weitgehend ausgeschöpften Kapazität der Bahn – relativ tief sein. Nach der Fertigstellung des Huckepack-Korridors im Jahre 1994 könnte sie der grösseren Leistungsfähigkeit der Bahn entsprechend erhöht werden, um nach der Eröffnung der NEAT so hoch angesetzt zu werden, dass praktisch der gesamte Güterverkehr allein wegen des Preisvorteils auf der Schiene rollt. Die Situation wäre vergleichbar mit heute, nur mit umgekehrten Vorzeichen – mit einem Preisvorteil für die Bahn.

PAUL ROMANN ■