

# Zukünftiger Transitverkehr durch die Schweiz

Autor(en): **Schweiz. Eidgenössisches Verkehrs- und  
Energiewirtschaftsdepartement**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77356>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Zukünftiger Transitverkehr durch die Schweiz

Information des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

## Massnahmenpaket Transitverkehr des Bundesrates

Der Bundesrat hat sich mit Beschlüssen vom 10. Mai, 28. Juni und 24. Oktober 1989 für eine weitere Modernisierung der Bahnen und eine Politik des «kombinierten Transit-Güterverkehrs Schiene und Strasse» durch die Schweizer Alpen entschieden.

Er stützte sich bei den Entscheiden für sein langfristig ausgerichtetes «Gesamtpaket transitpolitischer Massnahmen» auf die Ergebnisse umfangreicher Konsultationen im In- und Ausland. Zudem ist es die logische Fortsetzung des vom Schweizer Volk im Jahre 1987 beschlossenen Projektes BAHN 2000, mit welchem das Eisenbahnnetz für den Binnenverkehr ausgebaut und modernisiert wird.

## Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale

Dem zukünftigen Personen- und Gütertransit durch die Schweiz sollen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) am Gotthard als Hauptachse und ein Lötschberg-Basistunnel – zur Aufwertung der Lötschberg-Simplon-Achse – dienen.

Dadurch werden die heutigen Fahrzeiten zwischen Basel und Mailand von über 5 Stunden auf etwas über 3 Stunden verkürzt. Diese beachtlichen Zeitgewinne und die von heute 420 auf 620 Züge pro Tag erhöhten Transitkapazitäten ermöglichen konkurrenzfähige Transittarife und einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der neuen Alpentransversalen. Sie fügen sich ins europäische Schnellbahnnetz ein.

Zunächst soll ein Basis-System für den Transitverkehr entstehen, welches im Baukastenprinzip der zukünftigen Nachfrage angepasst werden kann. Es handelt sich nicht einfach um den Bau zweier Alpentunnels. Die Schweiz präsentiert vielmehr ein europataugliches logistisches Konzept.

## Die Übergangslösung

Für die Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der beiden neuen Eisen-

bahn-Alpentunnels hat der Bundesrat am 24. Oktober rasch realisierbare Ausbauten der bestehenden Bahn-Infrastruktur in Auftrag gegeben. Dabei wird angestrebt, die Transportkapazitäten des kombinierten Verkehrs durch die Schweiz bis ins Jahr 1994 auf 465 000 Sendungen zu verdreifachen.

Die Übergangslösung zur Behebung kurz- und mittelfristiger Kapazitätsengpässe kosten 1465 Millionen Schweizer Franken. Das Geld wird wie folgt verwendet:

Am Gotthard werden die Kapazitäten für den unbegleiteten Huckepackverkehr (Sattelaufleger, Wechselbehälter) und für die rollende Landstrasse bis 3,80 Meter Eckhöhe auf rund 360 000 Sendungen jährlich erweitert. Diese Arbeiten wurden unmittelbar nach dem Entscheid des Bundesrates in Angriff genommen. Sie ermöglichen, ab 1994 auf der Gotthardstrecke über 700 Meter lange und von 3 Lokomotiven gezogene Huckepackzüge durch die Schweiz zu schleusen. Täglich können so 1584 Lastwagen von der Strasse auf die Schiene gelenkt werden.

Zwischen Basel und Chiasso müssen zu diesem Zwecke mehrere Zusatzgeleise, Stellwerke und zusätzliche Stromversorgungsanlagen gebaut werden. Weiter braucht es 90 neue Lokomotiven und 840 neue Verladewagen.

Am Lötschberg stellt die Schweiz bis zur Inbetriebnahme der NEAT eine rollende Landstrasse bereit. Es handelt sich dabei um einen 4-Meter-Schienenkorridor. Durch den vorübergehenden Einbau einer zusätzlichen Spur im bestehenden Lötschbergtunnel können 105 000 Sendungen pro Jahr befördert werden. Zusammen mit dem Gotthard ergibt dies die erwähnte Verdreifachung der Kapazität im Huckepackverkehr.

Die Anpassung der Lötschberg-Achse im Sinn einer rollenden Landstrasse ist ein politisches Angebot an die EG. Die Schweiz wird am Lötschberg die Investitionen für die Übergangslösung erst nach erfolgreichen Verhandlungen mit der EG tätigen. Der Gotthard hingegen wird so oder so ausgebaut.

Die bis in die Jahre 2020/2030 prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa kann nur durch einen massiven Kapazitäts- und Leistungssprung bei den Bahnen aufgefangen werden. Die enormen zusätzlichen Mengen an Gütertransit dürfen als Folge bereits ausgeschöpfter Kapazitäten und zu starker Belastung von Mensch und Umwelt nicht mehr auf der Strasse durch die Alpen transportiert werden.

Um ihren Beitrag an eine sinnvolle Alternative zu leisten, ist die Schweiz bereit, für Europa in neue und moderne Schienenwege zugunsten des kombinierten Verkehrs zu investieren.

Mit seinem Massnahmenpaket will der Bundesrat die traditionelle Transitpolitik der Schweiz fortführen und noch intensivieren, um so leistungsfähige Verkehrswege durch die Alpen zur Verfügung zu stellen. Seine zukunftsgerichtete Transitpolitik soll einerseits den nationalen Interessen entsprechen. Sie soll sich aber auch in die europäische Verkehrspolitik einfügen, in welcher mit dem Bau des Ärmelkanaltunnels bereits ein entscheidender Schritt in die Richtung des kombinierten Güterverkehrs getan wurde.

Der Bundesrat geht bei der Planung der Grossinvestitionen für ein Transitkonzept Schweiz davon aus, dass die Europäische Gemeinschaft die umweltfreundliche Verkehrspolitik der Schweiz unterstützt und ihrerseits dieses Transitangebot auf der Schiene mit dem Bau von Umlade-Terminals und anderen Infrastrukturmassnahmen flankierend fördert.

## 2. Transitkonzept der Schweiz: Die Zahlen

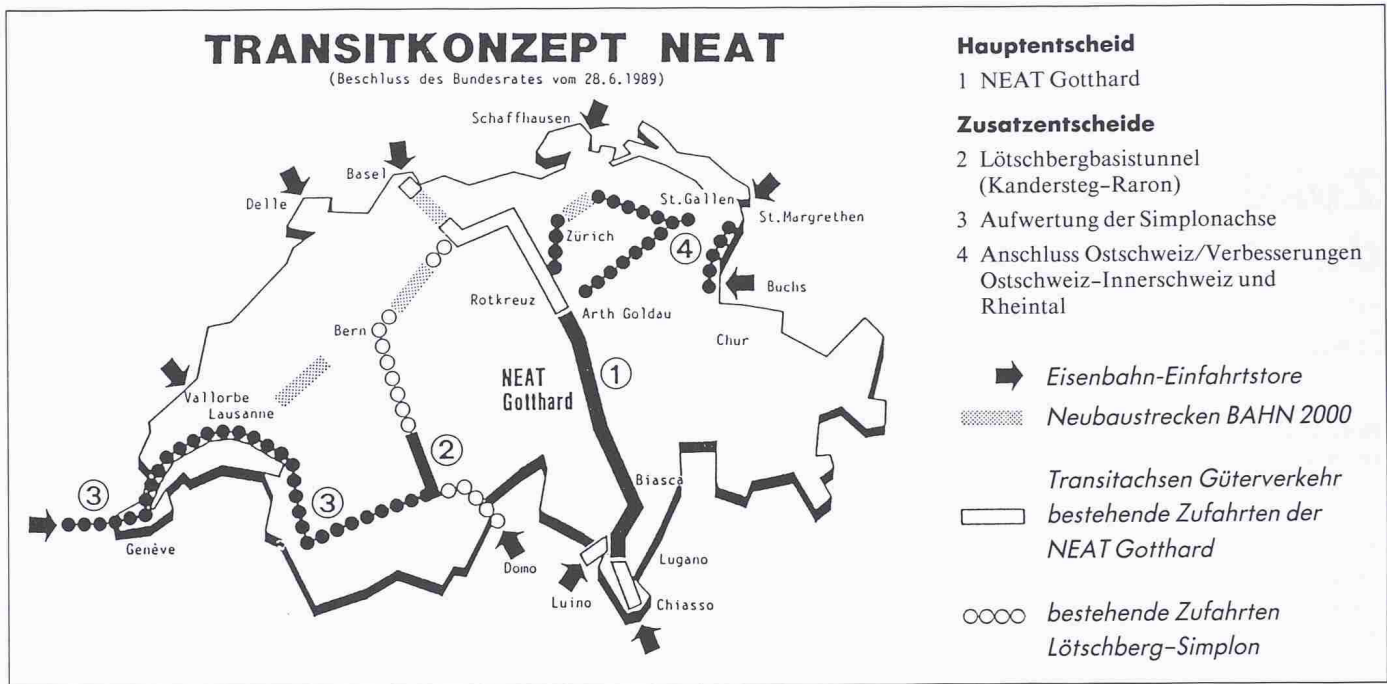
Die Verwirklichung des vom Bundesrat in Aussicht genommenen Massnahmenpaketes für den kombinierten Verkehr ist zeitlich wie folgt geplant:

### 2.1 Kurz- und mittelfristige Transit-Massnahmen

1988  
114 000 transportierte Huckepack-Sendungen als Lastwagen, Sattelaufleger oder Wechselbehälter (ca. 2,5 Mio Netto-Tonnen)

1989  
voraussichtlich 137 000 Huckepack-Sendungen; verfügbare Kapazität:





160 000 Hucklepack-Sendungen oder ca. 3,6 Mio Netto-Tonnen

1992-93

vorgesehene Kapazität: 300 000 Hucklepack-Sendungen oder 6,6 Mio Netto-Tonnen

1994

vorgesehene Kapazität: 465 000 Hucklepack-Sendungen oder 10,5 Mio Netto-Tonnen, Lastwagen-Eckhöhe 4,00 m, über die Lötschberg-Simplon-Achse

Von 1988 bis 1993-94 wird die Schweiz einer Steigerung der Nachfrage um 420% entsprechen können. Für die Bestimmung des tatsächlich zu realisierenden Angebotes wird aber die effektive Nachfrage respektive die vom Ausland realisierten flankierenden Massnahmen (z.B. Bau von Umlade-Terminals) massgebend sein. Hier stehen die Brüsseler EG-Behörden vor einer dankbaren Aufgabe. Sie sind am besten in der Lage, auf höchster Ebene Vorschläge zu unterbreiten. Die Terminals im ganzen EG-Raum müssen so geplant werden, dass eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Verschiebung der Güter von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum sichergestellt ist.

### 2.2 Langfristige Transit-Massnahmen

Bis ca. 2010

a) Bau eines Gotthard-Basistunnels von 49 km Länge für 4,20 m Eckhöhe der zu transportierenden Strassenfahrzeuge; Kapazität: 400 Züge pro Tag und zwei Richtungen (heute 250), Bauzeit ca. 14 Jahre

b) Bau eines Lötschberg-Basistunnels von 28,4 km Länge für 4,20 m Eckhöhe

### Faires Bewerbungsverfahren für die NEAT-Projektierungsarbeit

Auf dem Weg zur NEAT geht es jetzt um eine wichtige Phase, die bedingt, dass die Planungsarbeit auf eine wesentlich breitere Basis zu stehen kommt als bisher. Dies nicht nur wegen des Mehraufwandes für eine vertiefte Planung, die auf der ganzen Front gleichzeitig aufgenommen werden muss. Darüber hinaus ist gewissermassen eine erste «Mobilisation» notwendig im Hinblick auf den ausserordentlichen Umfang und die Komplexität der NEAT-Bauvorhaben und die voraussichtlich äusserst gedrängte Planungszeit in den kommenden Jahren.

### Offenes Auswahlverfahren schafft Vertrauen

Deshalb wird ein offenes Auswahlverfahren gewählt, das Vertrauen schaffen soll, nicht zuletzt auch in den betroffenen Kantonen und Regionen. Es ist klar: Jetzt werden Weichen gestellt. Zwar steht noch eine ausdrücklich begrenzte Planungsphase bevor, die die Grundsatzentscheidung nicht vorwegnehmen darf. Entsprechend werden die Mandate begrenzt sein. Wenn aber mit einer positiven Grundsatzentscheidung die Realisierung definitiv an die Hand genommen werden kann, werden bewährte Teams aus der vorangegangenen Planungsphase weiter am Werk bleiben.

### Formelle Aufträge Mitte 1990

Das einzuleitende Auswahlverfahren wird zu formellen Aufträgen gegen Mitte 1990 führen, wobei durchaus zeitliche Prioritäten eine Rolle spielen können. Das Bundesamt für Verkehr bzw. die «Projektleitung Bauvorhaben» gehen davon aus, dass die Arbeit auf den kritischen Abschnitten noch in der zweiten Hälfte des Jahres voll in Gang kommen wird.

### Politische Diskussion auf Basis NEAT-Botschaft

In diesem Jahr 1990 wird gleichzeitig auch die politische Diskussion beginnen auf der Basis der NEAT-Botschaft, die voraussichtlich noch im ersten Quartal vom Bundesrat verabschiedet werden kann. Die Botschaft stützt sich auf die konzeptionellen Vorentscheide des Bundesrates vom 10. Mai bzw. 28. Juni 1989. Bild und Tabellen zeigen eine knappe Darstellung dieser Vorentscheide.

der zu transportierenden Strassenfahrzeuge; Kapazität: 220 Züge pro Tag und zwei Richtungen (heute 170), Bauzeit ca. 8 Jahre

Die Gesamtkapazität beider Tunnels wird 620 Züge pro Tag (heute 420) betragen. Diese kann durch den späteren

Ausbau der Zufahrtsstrecken noch merklich vergrössert werden.

Nach dem definitiven Entscheid des Parlamentes und einer allfälligen Volksabstimmung wird mit dem Bau beider Tunnels gleichzeitig begonnen.



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

## **NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale Ausschreibung zu einem Auswahlverfahren für Projekt Ingenieure**

### **Ausgangslage**

Das Transitkonzept NEAT gemäss Bundesratsbeschlüssen vom 10. Mai/28. Juni 1989 muss ohne Verzug weiterbearbeitet werden. Mit einer vertieften Behandlung der Neubauprojekte sind die Entscheidungsgrundlagen zu verbessern. Gleichzeitig sind die Voraussetzungen für eine rasche Realisierung des Vorhabens zu schaffen; allerdings darf damit der Grundsatzentscheid der Eidgenössischen Räte nicht präjudiziert werden.

Für die Vergabe der erforderlichen Ingenieur- und Spezialistenmandate wird ein offenes Auswahlverfahren durchgeführt. Ziel dieses Vorgehens ist es, qualifizierte und geeignete Fachleute für die anspruchsvollen Aufgaben in bestmöglicher Weise einsetzen zu können. Die Bewerbungen sollen sich auf ein vorläufiges Konzept der Aufteilung der Neubaustrecken Gotthard und Lötschberg in mehrere Abschnitte beziehen:

#### **Gotthardachse**

- Abschnitte:
- Rigi (SZ)
  - Axen (SZ, UR)
  - Uri
  - Basistunnel Gotthard (UR, TI, GR)
  - Riviera (TI)
  - Bellinzona
  - Ceneritunnel

#### **Lötschbergachse**

- Abschnitte:
- Verlad Heustrich (BE)
  - Kandertal (BE)
  - Basistunnel Lötschberg (BE, VS)
  - Verlad Wallis (VS)

### **Organisation**

Bis zur politischen Grundsatzentscheidung über die NEAT sind das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) bzw. das Bundesamt für Verkehr (BAV) für die vorbereitende Planung verantwortlich. Die als Führungsorgan eingesetzte «Projektleitung Bauvorhaben» (PL-B) führt das Auswahlverfahren für Projekt Ingenieure durch. Für die Vorbeurteilung der Bewerbungen ist eine Arbeitsgruppe «Evaluation» vorgesehen. Sie setzt sich aus Mitgliedern der PL-B, Vertretern der direkt betroffenen Kantone sowie ausgewählten Experten zusammen.

### **Aufgabe**

Im Vordergrund stehen multidisziplinäre, ganzheitliche Planungsarbeiten zur Evaluation von Lösungsvarianten. Diese sollen eine optimale Linienführungs- oder Standortwahl und die genügend präzise Auslegung des Vorhabens insgesamt und seiner Teile erlauben.

Der Aufwand wird im Zeittarif entschädigt.

### **Bewerbung**

Für jeden Abschnitt der Achsen Gotthard und Lötschberg findet ein separates Auswahlverfahren statt. Pro Abschnitt wird je ein Projekt Ingenieur ausgewählt.

Als Projekt Ingenieur können sich bewerben:

- Ingenieurbüros und Ingenieurunternehmungen
- Ingenieurgemeinschaften

Es können für mehrere Abschnitte Angebote eingereicht werden, unter Angabe der Interessenrangfolge.

### **Auswahl**

Die Auswahl der Projekt Ingenieure erfolgt aufgrund der fachlichen Kompetenz, der Befähigung zur interdisziplinären und ganzheitlichen Aufgabenbearbeitung, der Leistungsfähigkeit und der Eignung für den betreffenden Abschnitt.

Das Mandat wird für die begrenzte Dauer bis zur politischen Grundsatzentscheidung erteilt.

### **Bezug und Eingabe der Bewerbung**

Die Bewerbungsunterlagen zu den einzelnen Abschnitten sind bei der NEAT Projektleitung Bauvorhaben erhältlich. Es ist anzugeben, für welche(n) Abschnitt(e) sich der Bewerber interessiert. Die Bewerbungen sind bis spätestens

Samstag, den 31. März 1990 (Datum des Poststempels)

bei derselben Adresse einzureichen:

NEAT Projektleitung Bauvorhaben  
c/o Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern