

Zeitschrift: Tec21
Band: 128 (2002)
Heft: 1-2: Neat

Artikel: Vom Neat-Streit zum Neat-Netz: das "Jahrhundert-Bauwerk" spiegelt 50 Jahre Schweizer Zickzack-Politik
Autor: Guggenbühl, Hanspeter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-80351>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

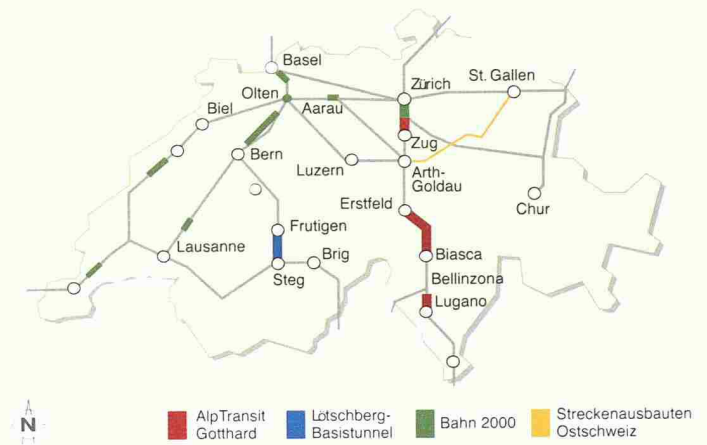
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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



1

Eisenbahnprojekte Bahn 2000 und Alptransit: Neubaustrecken in der Schweiz
(Bild: Alptransit Gotthard, 2001)

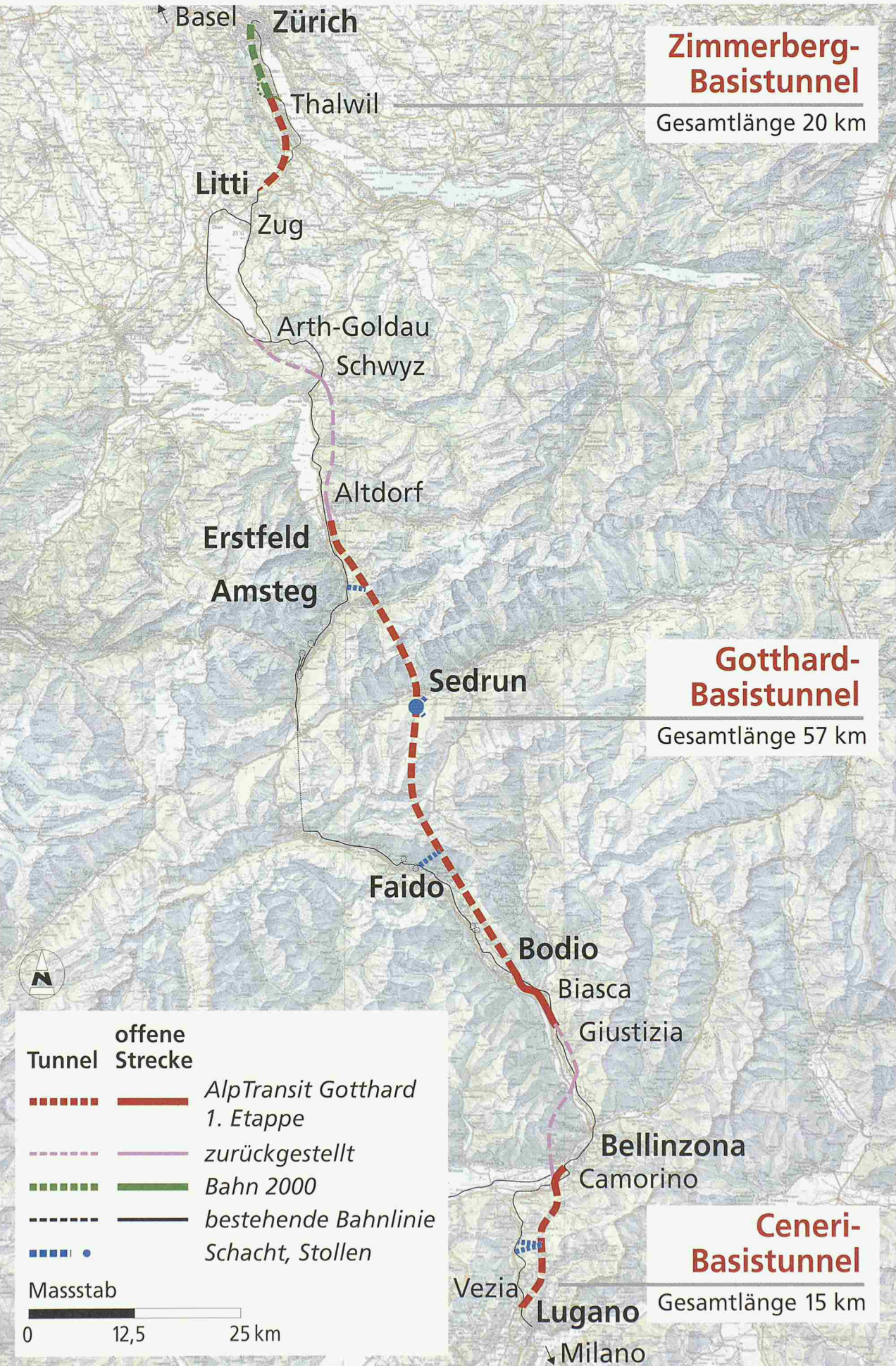
Vom Neat-Streit zum Neat-Netz

Das «Jahrhundert-Bauwerk» spiegelt 50 Jahre Schweizer Zickzack-Politik

Die Geschichte der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) ist geprägt von jahrzehntelangen Auseinandersetzungen um Finanzierung, Variantenwahl, Geologie und verkehrspolitische Rahmenbedingungen. Ursprünglich sollte die neue Bahnlinie den wachsenden Nord-Süd-Verkehr durch die Alpen bewältigen. Inzwischen ist ein Projekt entstanden, das die Schweizer Europapolitik stützen, den Verkehr auf die Schiene verlagern, der Umwelt und dem Strassentransport nicht schaden und allen Regionen etwas bringen soll. Noch ist das Licht am Ende der beiden Basistunnel nicht in Sicht.

Wenn die Neat durch den Gotthard wie geplant im Jahr 2013 eröffnet wird, kann der Nach-Nachfolger von Verkehrsminister Moritz Leuenberger, der das Werk einweihen wird, auf eine 50-jährige Baugeschichte zurückblicken. So nährte schon die Hochkonjunktur der frühen 60er-Jahre den Wunsch, einen Bahn-Basistunnel durch die Alpen zu graben, um den wachsenden Verkehr zwischen Nordeuropa und Italien besser und schneller bewältigen zu können. Bahntransport war damals ein gutes Geschäft, Umweltschutz noch kein Thema und der Gotthard-Strassentunnel nicht einmal geplant.

Im Jahr 1963 setzte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departement, heute Uvek, die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) ein mit dem Auftrag, die verschiedenen Varianten zu prüfen. Zur Diskussion standen damals die potenziellen Alpendurchstiche Lötschberg-Basis, Gotthard-West, Gotthard-Basis, Tödi-Greina und Splügen. Nach siebenjährigem Studium gab die KEA der Gotthard-Basislinie Erstfeld-Biasca den Vorzug und empfahl am 22. Juni 1970: «Angesichts des sämtliche Prognosen übersteigenden internationalen Transitverkehrs sollte mit dem Bau möglichst rasch begonnen werden.»



Zimmerberg-Basistunnel
Gesamtlänge 20 km

Gotthard-Basistunnel
Gesamtlänge 57 km

Ceneri-Basistunnel
Gesamtlänge 15 km

Tunnel	offene Strecke	
		AlpTransit Gotthard 1. Etappe
		zurückgestellt
		Bahn 2000
		bestehende Bahnlinie
		Schacht, Stollen

Masstab

0 12,5 25 km

Nach der Eile die Weile

Den dynamischen Erwägungen der 60er- folgten die zaudernden Wiedererwägungen der 70er-Jahre: Auf Druck der Ostschweizer Kantone setzte Bundesrat Willi Ritschard 1974 die «Kontaktgruppe» ein. Diese neue Kommission verglich die alten Varianten Gotthard und Splügen erneut miteinander. Im Unterschied zur KEA, die 1970 einen raschen Baubeginn am Gotthard verlangte, konnte sich die Kontaktgruppe für keine Variante entscheiden. In ihrem Schlussbericht von 1979 befand sie lediglich, die Variantenwahl sei dringlich.

Nach weiteren Konsultationen veröffentlichte der Bundesrat 1983 einen eigenen Bericht. Darin kam er zum Schluss: «Ein Baubeschluss für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale ist heute nicht dringlich», weil der Ausbau der Berglinie am Lötschberg auf Doppelspur die Nord-Süd-Kapazität deutlich erhöhe. Auch wirtschaftlich wäre ein Baubeschluss «nicht opportun», schrieb die Regierung weiter, denn: «Der Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale würde die Ertragslage der Bahnen unter den heutigen Rahmenbedingungen verschlechtern» (siehe auch Kasten: «Kosten und Defizite»).

Im März 1986 holten die Bundesbahnen die alten Pläne wieder aus der Schublade und versahen sie mit einer neuen Doktrin: Nicht aus Mangel an Kapazität müsse die Neat gebaut werden, erklärte der damalige SBB-Generaldirektor Michel Crippa, sondern um Güter und Personen schneller durch die Alpen zu transportieren. «Nur mit einem Alpenbasistunnel», so ergänzte SBB-Güterchef Max Lehmann, «kann die Schweiz ihre zentrale Stellung im europäischen Verkehrssystem zurückgewinnen und die Verlagerung vom Strassenverkehr auf die Schiene aktiv fördern».

2

Neat-Achse Gotthard: Die abgespeckte Neat durch den Gotthard besteht gemäss Finöv-Vorlage von 1998 nur noch aus dem Zimmerberg-tunnel, dem Gotthard-Basistunnel sowie dem Ceneri-Basistunnel. Im Vergleich zur Neat von 1992 wird auf die Neubaustrecke Arth-Goldau-Erstfeld und die Umfahrung von Bellinzona vorerst verzichtet. Den Lötschberg-Basistunnel redimensioniert die Finöv-Vorlage auf eine Spur mit einzelnen Überholstrecken (Bild: Alptransit Gotthard, 2001)

Wandel der Politik

Einige Monate später forderte auch die Verkehrskommission des Nationalrats per Motion, die alten Pläne für eine neue Alpentransversale müssten schleunigst bis zur Baureife vorangetrieben werden. Was den zaudernden Bundesrat wieder in Trab setzte. Er liess «Entscheidungsgrundlagen» aufarbeiten, einen Bericht zur «Zweckmässigkeitsprüfung» und zur «Umweltverträglichkeitsprüfung» erstellen und führte ab Herbst 1988 erneut eine Vernehmlassung durch. Die alten Varianten Splügen und Gotthard wurden damals durch das Ypsilon und die Variante Lötschberg-Simplon ergänzt.

Während die Experten rechneten, wandelte sich das politische Umfeld. Die Europäische Gemeinschaft, heute EU, beehrte immer heftiger, die Schweiz müsse ihre 28-Tonnen-Limite aufheben oder zumindest einen Transit-Korridor für 40 Tonnen schwere Brummer öffnen. Gleichzeitig verlangten Umweltschützer und die vom Transitverkehr betroffenen Urner, der zunehmende Gütertransit per Lastwagen-Transit, den der 1981 eröffnete Gotthard-Strassentunnel anzieht, sei einzuschränken oder auf die Bahn zu verlagern.

Die Neat-Befürworter passten ihre Argumente den neuen politischen Rahmenbedingungen elastisch an: Eine neue Alpentransversale sei notwendig, um Europas Druck gegen die 28-Tonnen-Limite zu brechen, um den Transitverkehr auf die Schiene zu bringen, um den Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard zu verhindern und um die Umwelt zu schützen. Die Fragen, ob es die Neat aus Kapazitätsgründen wirklich braucht und ob sie je rentieren wird, traten damit in den Hintergrund.

Von der Achse zum Netz

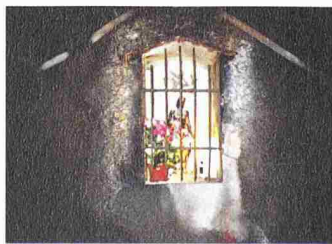
In der Vernehmlassung im Winter 1988/89 stimmten – mit Ausnahme der Grünen Partei, dem WWF sowie linken und rechten Randgruppen – fast alle Parteien, Kantone und Verbände der Neat im Grundsatz zu. Doch die meisten verknüpften diese Zustimmung mit Vorbehalten, die sich gegenseitig ausschlossen: So forderten zum Beispiel Sozialdemokraten, gemässigte Umweltschützer und die Urner Regierung, der alpenquerende Gütertransit müsse beim Bau einer Neat auf die Schiene gezwungen werden. Solche flankierenden Massnahmen stiessen jedoch auf den Widerstand von Strassenverkehrsverbänden und bürgerlichen Politikern. Vor allem aber splitterte der immer noch nicht gelöste Variantenstreit die Ja-Sager auf. Die Westschweiz bis Bern wollte die Lötschberg-Simplon-Variante realisieren. Die Ostschweizer hielten an ihrer alten Splügenlinie fest, während die dazwischen liegenden Kantone das 50 Kilometer lange Transitloch unter dem Gotthard graben wollten.

In dieser verzwickten Situation orientierte sich der Bundesrat an einer alten Volksweisheit: «Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen.» So entschied er im Mai 1989, eine neue Bahnlinie von Arth-Goldau nach Lugano mit Gotthard-Basistunnel zu bauen plus eine zweite Linie von Spiez ins Rhonetal mit

Fortsetzung S. 14



Mit der Arbeit von **Peter Regli** eröffnen wir eine Reportagenserie auf Neat-Baustellen. Der aus dem Kanton Uri stammende Künstler hat für uns in Sedrun bildnerische Eindrücke gesammelt. www.realityhacking.com







Kosten und Defizite

Die budgetierten Kosten und Renditen der geplanten Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) haben sich – je nach Linienwahl, Ausbaustandard, Preisbasis und Optimismus der Buchhalter – ständig verändert:

– Die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» bezifferte in den 60er-Jahren die Baukosten für den Gotthard-Basistunnel auf rund 2 Milliarden Franken.

– Die «Kontaktgruppe» ermittelte 1979 Baukosten von 6,2 Milliarden für die Gotthard- und 8,1 Milliarden Franken für die Splügen-Variante, dies inklusive Zufahrtsstrecken (Preisstand 1975). «Keine der geprüften Varianten ermöglicht eine zufriedenstellende Verzinsung des Kapitals», stellte der Bundesrat 1983 aufgrund dieser Zahlen fest.

– Die Zweckmässigkeitsprüfung der Firma Infrac, die 1988 fünf Neat-Varianten verglich, ergab Investitionskosten (inklusive Zufahrtsstrecken und Rollmaterial), die zwischen 9,4 Milliarden Franken für die Achse Lötschberg–Simplon und 20,1 Milliarden für das Ypsilon (Gotthardachse mit Seitenast ins Bündnerland) schwankten. Selbst bei optimistischen Annahmen (hohe Verkehrsentwicklung, bahnfremdliche europäische Verkehrspolitik) erreichte keine das von Wirtschaftsexperten gesetzte Rentabilitätsziel.

– In der Botschaft vom Mai 1990 ans Parlament bezifferte der Bundesrat die Kosten für seine Netz-Vorlage (also die neue Gotthardachse von Arth-Goldau bis Lugano und die Lötschberg-Achse von Spiez bis ins Rhonetal) auf 10,1 Milliarden Franken (Preisstand 1989). «In betriebswirtschaftlicher Hinsicht», so sagte Ogi im Mai 1990, «ist erst nach einer sehr langen Betriebszeit eine Kostendeckung absehbar.» Der Nationalrat rechnete im März 1991 für dieselbe Vorlage bereits mit Kosten von 14 Milliarden Franken (Preisstand 1991). Schon vor der Abstimmung von 1992 war also absehbar, dass die Neat in die roten Zahlen führt.

– Die Studie von Cooper und Lybrand rechnete 1995, dass die 1992 vom Volk beschlossene Neat (Netz-Vorlage) im Lauf ihrer Lebensdauer einen Gewinn von maximal 3 Milliarden Franken oder einen Verlust von maximal 15 Milliarden Franken verursacht. Die grosse Spannweite der Daten ergab sich aus den unterschiedlichen Szenarien punkto Verkehrs- und Preisentwicklung. Aus dieser Studie lässt sich eine allgemeine Regel ableiten: Je stärker die Verkehrskosten auf der Strasse steigen und je stärker die Bahnen damit ihre Tarife erhöhen können, desto rentabler wird die Neat.

– Die Firma Ecoplan bewertete in ihrer Wirtschaftlichkeitsstudie von 1997 die redimensionierte Neat-Netzvorlage, also den Bau von einspurigem Lötschberg- und zweispurigem Gotthard-, Ceneri- und Zimmerbergtunnel gemäss Finöv-Vorlage. Resultat dieser Studie, die sich methodisch an Coopers und Lybrand anlehnte: Der betriebswirtschaftliche Verlust der Neat, also die Höhe der nicht amortisierbaren Investitionen, schwankt je nach Entwicklung von Verkehrsmenge und Bahntarifen zwischen 1,3 und 8,7 Milliarden Franken. Bei einem mittleren Szenario rechnet Ecoplan mit einem Verlust von 2,5 Milliarden Franken. Besser als die betriebswirtschaftliche Rendite bewertet Ecoplan den – allerdings schwer bezifferbaren – volkswirtschaftlichen Nutzen der Neat. Das gilt aber nur unter der Voraussetzung, dass die Verlagerung des Verkehrs von den Strassen auf die Neat-Schienen grösser ist als die Zunahme des Gesamtverkehrs.

– Seit dem Baubeginn der Neat mussten die Baukosten an verschiedenen Baulosen bereits nach oben korrigiert werden, dies teils teuerungsbedingt, teils aber auch, weil sich die Finanzplaner beim Budget massiv überschätzt hatten. Das gilt insbesondere beim Baulos Sedrun der Gotthard-Neat, zu dem auch die Unterquerung der berühmten Piora-Mulde gehört. Hier dürften die veranschlagten Kosten von 800 Millionen um 400 bis 450 Millionen Franken, also um mehr als die Hälfte, teurer werden, rechnet die parlamentarische Aufsichtsdelegation. Projektänderungen und die Tunnelbau-Konjunktur hätten die Preise hinaufgetrieben, begründet der Delegationsleiter und FdP-Nationalrat Rolf Büttiker (FDP). Die Bauteuerungen an der Neat führen nun dazu, so enthüllte die «Berner Zeitung» Anfang Dezember 2001, dass die Bauten der zweiten Bauetappe von Bahn 2000 redimensioniert und verzögert werden, weil die zur Vorfinanzierung der Bahnbauten gewährte Kreditlimite von 4,2 Milliarden Franken im Zeitraum 2005 bis 2008 überschritten wird.

Lötschberg-Basistunnel samt Autoverlad. Die Splügen-Freunde besänftigte der Bundesrat, indem er in einer Zusatzvorlage (Aus- und Neubau der Strecke St. Gallen–Zug mit Hirzeltunnel) einen Anschluss der Ostschweiz an die Gotthard-Linie zusicherte. Auf die meisten Ausbau- oder Neubaustrecken in der Nordschweiz, die bei der Konzentration auf eine Neat-Achse nötig gewesen wäre, wurde verzichtet. Damit kam die Regierung auch den Landschaftsschützern entgegen.

Erstes Volks-Ja zur Neat

Die Zwei-Tunnel- oder Netz-Lösung bildete die Grundlage für die Neat-Botschaft vom Mai 1990. Der Bundesrat beendete damit den Variantenstreit, der die Realisierung einer Alpentransversale jahrzehntelang blockiert hatte. Die Baukosten wollte er zum Grossteil über den Kapitalmarkt finanzieren, womit die Schulden, Zinsen und Defizite auf spätere (noch nicht stimmberechtigte) Generationen abgewälzt würden. Damit schuf der Bundesrat die Voraussetzungen für eine mehrheitsfähige Vorlage.

Das Parlament, das die Neat-Vorlage im Lauf des Jahres 1991 beriet, schloss sich dem Bundesratskonzept nach langen Debatten an. Wünsche nach zusätzlichen Ausbauten – etwa einen Anschluss per Mini-Ypsilon vom Gotthard nach Graubünden – scheiterten ebenso wie die Forderung, den Bau der Neat mit dem verbindlichen Auftrag zu verknüpfen, die Güter auf die Bahn zu verlagern. Vor allem aus diesem Grund ergriff die Grüne Partei Ende 1991 das Referendum. Vergeblich: Am 28. September 1992 stimmte das Schweizer Volk dem Kredit von 15 Milliarden Franken für den Bau der Neat durch Gotthard und Lötschberg zu.

Weniger Bauten, weniger Schulden

Wer glaubte, das Volks-Ja von 1992 habe der Neat den Weg endgültig gebahnt, sah sich getäuscht: Finanzminister Otto Stich warnte in den folgenden Jahren mit zunehmendem Druck vor der Schuldenlawine, die eine weitgehend fremdfinanzierte Neat auslösen würde. Eine Studie von Coopers und Lybrand stützte 1995 seine Befürchtungen.

Darauf buchstabierte der Bundesrat zurück und legte dem Parlament im Juni 1996 eine neue Botschaft mit folgendem Inhalt vor: Den doppelspurig geplanten Lötschberg-Basistunnel halbierte er auf ein Gleis und strich den Autoverlad. Bei der Neat durch den Gotthard (siehe Plan) verzichtete er in der ersten Etappe auf den Bau des Hirzeltunnels, auf die Neubaulinie Arth-Goldau–Erstfeld mit Axentunnel sowie auf die Umfahrung von Bellinzona. Gleichzeitig änderte er das Finanzierungskonzept. Um die Verschuldung zu vermindern, sollten zusätzliche Benzinrappen sowie Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe die Neat sowie weitere Bahnbauten mitfinanzieren. Indirekt verknüpfte der Bundesrat die neue Vorlage auch mit dem bilateralen Verkehrsvertrag, der auf Druck der EU die Lastwagen-Gewichtslimite in der Schweiz schrittweise auf 40 Tonnen erhöht und die Gebühren für den Strassentransit regelt.

5. Europäische Tunnelbautagung

14. März 2002 Fachvorträge im Kursaal Bern/Schweiz

15. März 2002 Baustellenbesuche oder Ausflug

Tunnelbautechnologie im 21. Jahrhundert

Die 5. Europäische Tunnelbautagung in Bern bietet den Fachleuten des Tunnelbaus einmal mehr die Plattform für Referate, Diskussionen und Baustellenbesichtigungen an. Anhand neuartiger Vortriebstechnik, modernster Betontechnologie und zukunftsweisender Abdichtungssysteme zeigt die Tagung einen Schritt in den Tunnelbau des 21. Jahrhunderts. Mit Vorträgen anerkannter Experten, die simultan ins Französische, Englische bzw. Deutsche übersetzt werden. Mit zwei Diskussionsblöcken im Anschluss an die Referate. Mit der Gelegenheit für individuelle Gespräche mit Referenten und Praktikern.

Tagungsprogramm

14. März 2002

	08.15	Kaffee im Foyer des Kursaals
Peter Teuscher BLS AlpTransit AG, CH-Thun	09.00	Tagungsleitung Begrüssung und Eingangsreferat
Alex Sala Amberg Ingenieurbüro AG, CH-Regensdorf	09.15	Tunnelbau-Projekte 4,4 km doppelröhriger Uetlibergtunnel N4: technische Herausforderungen zur Bewältigung von Grossquerschnitten in Lockergesteins- und Felsstrecken
Thomas Murer Murer AG, CH-Erstfeld	09.45	Uetlibergtunnel N4: Einsatz Tunnelbohrerweiterungsmaschine mit Hinterschneidtechnik
Felix Weber Zschokke Bau AG, CH-Chur	10.00	Umfahrung Flims A19: praktische Vortriebsmethoden in geologisch wechselhaften Verhältnissen
	10.30	Kaffeepause
Samuel Estefania Intecsa, E-Madrid	11.00	Guadarrama Tunnel: die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Valladolid
Manfred Voerckel WIRTH GmbH, D-Erkelenz	11.30	Weiterentwicklung im maschinellen Hartgesteinsvortrieb: Baustellen-Erfahrungen und neue Projekte
Dr.-Ing. Thomas Henoch Holcim (Schweiz) AG, CH-Siggenthal-Station	11.50	Betonsysteme AlpTransit Baustofftechnische Herausforderung zur Erreichung höchster Dauerhaftigkeitsanforderungen
Jürg Schlumpf Sika AG Tunneling & Mining, CH-Widen	12.10	Materialtechnische Herausforderung zur Bewältigung komplexer Verarbeitungsbedingungen
	12.30	Diskussion
	12.45	Mittagessen
Prof. Dipl.-Ing. Eckart Schneider Leopold-Franzens-Universität, A-Innsbruck	14.45	Tagungsleitung Begrüssung und Eingangsreferat
Marcel C. Wegmüller Ingenieurbüro, CH-Basel	15.00	Abdichtungskonzepte Bergwässer: Dimensionierung von Drainage- und Versinterungshohlräumen im Tunnelbau
Walter Neumüller BAUVEG Baubetrieb GmbH, A-Brunn am Gebirge	15.30	Abdichtungsverfahren: bautaugliche Beherrschung von Druckwasser im Tunnel
Dr. Max Friedli Direktor Bundesamt für Verkehr, CH-Bern	16.00	Verkehrspolitik Die Tunnelpolitik des Verkehrslandes Schweiz
	16.30	Diskussion
	16.45	Farewell-Apéro

Online-Anmeldung:
www.sika-stm.com

Besichtigungen

15. März 2002

Ausflug

Baustellenbesuch nach Ihrer Wahl – Uetliberg, Sissach oder Flims – bieten einer beschränkten Anzahl von Teilnehmern die Gelegenheit, die Umsetzung der Referate in die Praxis mitzuerleben.

Teilnahmegebühr für die Tagung vom 14. März 2002

Reduzierte Teilnahmegebühr bei Anmeldung bis 31.12.2001 CHF 390.- / € 260.-*

Bei Anmeldung vom 1.1. – 1.3.2002 CHF 460.- / € 310.-* inkl. Tagungsunterlagen, Mittagessen, Getränke, Kaffee und Farewell-Apéro.

Teilnahmegebühr für die Besichtigungen oder den Ausflug vom 15. März 2002

Baustellenbesichtigung – Uetliberg, Sissach oder Flims:

mit Bus ab Bern CHF 110.- / € 75.-*

mit Privat-PW CHF 70.- / € 50.-*

Ausflug aufs Jungfrauojoch:

mit Bus ab Bern CHF 280.- / € 190.-*

Kosten inkl. Mittagessen und Getränke

* Alle Preisangaben in Euro sind Richtpreisangaben (Kurs Oktober 2001). Abrechnung erfolgt in CHF.



Bitte senden Sie mir das Programm mit Anmeldeformular

Name/Vorname:

Firma:

Adresse:

Tel./Fax:

PLZ/Ort:

Sika AG Tunneling & Mining – Tunnelbautagung 2002
Frau Jeannine Bumbach, Bellikonstrasse 218, CH-8967 Widen / Schweiz
Tel.: +41 56-649 32 76, Fax: +41-56-649 32 04, bumbach.jeannine@ch.sika.com

Coupon einsenden/faxen an:

Tunnelbautagung

Journée d'étude tunnel
2002

Tunnelling Symposium

Teil der Verkehrspolitik

Die neue Vorlage unter dem Titel «Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs» (Finöv) beschäftigte die beiden Parlamentskammern weitere anderthalb Jahre. Im Unterschied zur Neat-Vorlage, die das Volk 1992 befürwortete, hatten sich die politischen Fronten aber verändert: Die Grünen unterstützten nun die Neat, nachdem das Volk 1994 die Alpeninitiative angenommen und damit die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene in der Verfassung festgeschrieben hatte. Die SVP hingegen wollte von der unrentablen Neat überhaupt nichts mehr wissen und beantragte Rückweisung der Finöv-Vorlage. Die Automobilverbände bekämpften die Finanzierung über Benzinrappen und Schwerverkehrsabgabe.

Gleichzeitig flammte der Variantenstreit neu auf: Die einen wollten vorerst nur den Gotthard-, andere nur den Lötschbergtunnel realisieren. Dabei beeinflussten auch Unsicherheiten über die Geologie die politische Debatte: So liessen Sondierbohrungen anfänglich vermuten, die schwer überwindbare Piora-Mulde im Tessin könnte bis auf das Niveau des Basistunnels hinunterreichen und damit den Bau am Gotthard massiv verteuern, was den Lötschberg-Freunden vorübergehend Auftrieb gab.

Nach der geologischen Entwarnung stimmte das Parlament im März 1998 der Finöv-Vorlage deutlich zu. Beim Baukonzept folgte es weitgehend den Anträgen des Bundesrates. Bei der Finanzierung verzichteten National- und Ständerat aus Rücksicht auf Automobilverbände und Volksmeinung auf die vom Bundesrat beantragte Erhöhung der Benzinsteuern; damit wird die Neat jetzt mehrheitlich über Erträge aus den bestehenden Treibstoffsteuern sowie der Schwerverkehrsabgabe und immer noch zu einem Viertel über Darlehen finanziert.

Im November 1998 segnete auch das Volk die reduzierte und neu finanzierte Neat-Vorlage ab, und zwar mit dem genau gleichen Ergebnis (63,6 Prozent Ja) wie 1992. Der Umstand, dass der Bundesrat die Neat mit andern verkehrspolitischen Vorlagen wie Bahn 2000-Finanzierung, Schwerverkehrsabgabe, Alpenschutz und bilateralem Verkehrsvertrag verknüpfte, hat sich für die «Jahrhundert-Vorlage» positiv ausgewirkt. Denn ein Nein zur Neat hätte auch die übrige Verkehrspolitik in Frage gestellt und den Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU gefährdet.

Am 4. November 1999 folgte endlich der offizielle Spatenstich am Gotthard. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten Vorbereitungsarbeiten und Sondierbohrungen am Lötschberg und am Gotthard schon mehr als eine Milliarde Franken verschlungen. Doch das Ende der Neat-Tunnel ist noch lange nicht in Sicht. Hinter jedem Kilometer Granit können sich unvorhergesehene Probleme verstecken und den Bau – wie etwa im Baulos Sedrun – zusätzlich verteuern. Doch die Bauherren geben sich weiterhin optimistisch, dass die Neat-Tunnel fristgerecht vollendet werden können. Nach neusten Prognosen sollen die ersten Züge im Jahr 2007 durch den Lötschberg und im Jahr 2013 durch den Gotthard rollen.

Hanspeter Guggenbühl, Pressebüro Index,
Postfach 175, 8308 Illnau
Hanspeter Guggenbühl ist freier Journalist, spezialisiert auf die Themen Umwelt, Verkehr und Energie.



Demontage der Verantwortung contra Leistungsbindung

Die Demontage von Verantwortung unter dem Deckmantel des deregulierten «freien» Wettbewerbs zwingt uns, unser offenes, auf Konsens ausgerichtetes Verhalten gegenüber der Wettbewerbskommission des Bundes zu ändern. Letzterer geht es um die Frage der Preisbindung – uns als Fachvertretern um jene der Leistungsbindung.

Behörden und halböffentliche Körperschaften erwarten im Planungs- und Bauwesen vom SIA Normen und Leistungsbeschreibungen. An den Gerichten stützen sich Juristen bei Streitigkeiten auf diese Normen und Beschreibungen. Sie werden genau von jenen Kräften als «vorausgesetzt» reklamiert, die die notwendigen Kalkulationshilfen zur Ermittlung der Honorare untersagen. Das Normen- und das Ordnungswesen wird vom SIA finanziert: durch Einzel- und Firmenmitglieder, die durch ihre Kompetenz, ihre Beiträge und ihre milizionäre Arbeit die Grundlagen schaffen, um in der gestaltbaren Umwelt nachhaltig verantwortbare Regeln zu generieren und den Leistungswettbewerb zu fördern. Um die Leistung, die die Bauherren von den Fachkräften aus der Architektur und dem Ingenieurwesen voraussetzen, zu verstehen, braucht es Sachkenntnis.

Den Behörden und Politikern in Bundesbern müssen wir diese Kenntnisse vermitteln. Die Instrumente haben wir – bei den Architekten die CSA, die Conférence Suisse des Architects, die als «Dachverband» der Architekten und Architektinnen die Kräfte bündelt und deren aufzubauendes Sekretariat in Bern auch durch Ingenieure genutzt werden könnte, sowie die im letzten Jahr gebildeten disziplinären Berufsgruppen. Wir müssen der Wettbewerbskommission die Chance geben, sich der Tragweite ihres Handelns bewusst zu werden. Kommt es nicht zu dieser Einsicht, so sind die mittel- sowie langfristigen Auswirkungen auf unsere Gesellschaft, auf die schweizerische Wirtschaft und auf unsere Umwelt katastrophal. Denn dann würden wir nicht konkurrenzunfähig aufgrund unserer Preise, sondern aufgrund mangelnden Nachwuchses, fehlender Kompetenzen, ungenügender Ressourcen und der wegen des rein pekuniären Wettbewerbs nicht vorhandenen inhaltlichen Auseinandersetzung – visionär wie pragmatisch.

Wenn Behörden Leistungen voraussetzen, müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, zu denen diese Leistungen erbracht werden können. Die Arroganz und das unhaltbare Vorgehen der Wettbewerbskommission haben wir mit aller Schärfe zurückzuweisen. Bauherren, öffentliche und private, wie auch die Gesellschaft müssen darauf vertrauen können, dass die vorausgesetzten und vereinbarten Leistungen auch in Zukunft durch unseren Berufsstand erbracht werden können.

In lockerer Folge präsentieren wir Ihnen diverse Artikel zum Bau der Neat

Hanspeter Guggenbühl

7 Vom Neat-Streit zum Neat-Netz

Das «Jahrhundert-Bauwerk» spiegelt 50 Jahre Schweizer Zickzack-Politik

Peter Regli

10 Neat-Baustelle Sedrun

Eine Bildreportage

Jutta Glanzmann

18 Fiktive Euro-Bauten

Erfundene Architekturfragmente und Brückenbauten

Ruedi Weidmann

28 Die Expo in tec21

Auftakt der Reihe über die Expo 02. Bis zur Eröffnung werden alle Arteplages vorgestellt

31 Debatte

Valerio Olgiati sowie Valentin Bearth und Andrea Deplazes nehmen Stellung zum Artikel «Gute Bauten und böse Briefe in Graubünden» (Heft 51-52/01)