

NEAT'92-Team  
11. Treffen vom 5.10.2022 im Verkehrshaus der Schweiz

## **30 Jahre NEAT 1992-2022**

Ansprache von alt Bundesrat Adolf Ogi

Sehr geehrte Herren alt National- und Ständeräte

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Camenzind aus dem NEAT-Kanton Uri

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Neuhaus aus dem NEAT-Kanton Bern

Sehr geehrte Herren Trotta und Barben aus den NEAT-Kantonen Tessin und Wallis

Sehr geehrte Damen und Herren

Liebe Freunde und Kollegen des NEAT'92-Teams

### **Die NEAT ist ein Konzept mit drei Basistunnels**

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ist ein Jahrhundertwerk,

das Herzstück der Schweizer Verkehrspolitik.

Die NEAT ist das grösste Bauprojekt, das die Schweiz in ihrer Geschichte an die Hand genommen hat.

Mit drei neuen Basistunnels durch die Alpen bringt sie den Norden und Süden der Schweiz und Europas enger zusammen.

Der Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb.

Der Gotthard-Basistunnel wurde 2016 in Betrieb genommen. Er ist mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 wurde die NEAT vollendet.

Mit den drei Basistunneln und weiteren Ausbauten hat die Schweiz eine Hochleistungs-Bahninfrastruktur durch die Alpen erstellt.

Im Personenverkehr verkürzt die NEAT die Fahrzeit zwischen Nord und Süd um bis zu einer Stunde.

Im Güterverkehr stärkt die Flachbahn die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

International ist die NEAT das Herzstück des Schienengüterkorridors zwischen Rotterdam und Genua.

## Das Wagnis NEAT

Als ich 1988 als neu gewählter Bundesrat im EVED die Dossiers von meinem Vorgänger Leon Schlumpf übernahm, merkte ich bald, welche herausfordernde Aufgabe im verkehrspolitischen Bereich auf mich zukam.

Im Raum stand die Forderung der Europäischen Gemeinschaft nach einem 40 Tonnen-Korridor durch die Alpen.

Auch der wachsende Strassenverkehr im Inland rief nach einem grossen Schritt in der blockierten Transitpolitik. Handeln tat not.

Um die regionalpolitischen Gegensätze auszugleichen und dem Grossprojekt eine breite Akzeptanz zu sichern, schlug ich 1989 dem Bundesrat ein neues Konzept vor:

### **Die Netzlösung mit den Achsen Gotthard und Lötschberg.**

Sie wurde eine tragfähige politische Basis für ein Jahrhundertbauwerk.

Von diesem Zeitpunkt an galt es, intensive Überzeugungsarbeit zu leisten.

Zunächst gegenüber *dem Ausland*: durch Besuche bei Verkehrsministern, an Verkehrsministertreffen, aber auch durch Augenscheine mit Verkehrsministern vor Ort im Urner Reusstal.

Unsere Botschaft war klar: nur eine **Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf die Schiene**, auf zwei Achsen verteilt,

konnte das Nord-Süd-Transitproblem im Alpenraum lösen.

Innenpolitisch ging es darum, die parlamentarischen Kommissionen und das Plenum beider Räte zu überzeugen,

dass ein Grossprojekt mit Kosten von 14 Milliarden Franken (Alpentransitbeschluss vom 4.10.1991) notwendig und tragbar ist.

Dann kam das Referendum gegen den vom Parlament genehmigten Beschluss zustande. Er wurde am 27. September 1992 grossmehrheitlich vom Schweizer Volk angenommen.

Das war der endgültige politische Durchbruch für das Wagnis NEAT.

Aussenpolitisch wurde die NEAT mit dem **Transitabkommen von 1992** abgesichert.

Das Abkommen verankerte die Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse und den Vorrang für den kombinierten Verkehr.

Die Europäische Gemeinschaft anerkannte damit unsere eigenständige Alpentransitpolitik *à notre façon*

Diese beiden fundamentalen Ecksteine der NEAT blieben in der Folge unangetastet und haben sich bewährt.

### **30 Jahre NEAT – ein Stafettenlauf mit vier Mitgliedern des Bundesrates**

Am 1. November 1995 übergab ich das Projekt meinem Nachfolger im Verkehrs-Departement, Bundesrat Moritz Leuenberger.

Ihm oblag es zunächst, im Umfeld der damaligen Finanzkrise des Bundes eine neue Finanzierungslösung zu finden und das Projekt zu etappieren.

Der Bundesbeschluss über die FinöV wurde am 29. November 1998 vom Volk klar angenommen. Der wichtige Baustein für eine nachhaltige Finanzierung der NEAT war gesichert.

Bundesrätin Leuthard gelang es im Jahre 2013, den kombinierten Verkehr zu stärken. Die Zulaufstrecken zur NEAT von Basel bis Chiasso wurden zu einem 4-Meter-Korridor ausgebaut, zur Beförderung von Sattelaufliegern mit 4 M Eckhöhe.

Und Bundesrätin Sommaruga senkte ab 2019 die Trassepreise, um die Verlagerung der Güter auf die Schiene attraktiver zu machen.

#### **Die NEAT ist ein Erfolgsprojekt**

Vor allem drei Faktoren haben zum Erfolg beigetragen: ein ausgebautes Controlling- und Reportingsystem, eine geeignete Projektstruktur und eine enge politische Begleitung.

#### *Projektaufsicht und Projektsteuerung*

Die von den Bauherren unabhängige Koordination und Kontrolle des NEAT-Projekts beruhte auf der *NEAT-Controlling-Weisung*, die den Regeln des modernen Projektmanagements folgt.

#### *Projektorganisation: das Besteller-Ersteller-Betreiber-Modell*

Dem Bund kam beim Projekt die Rolle des Bestellers und Geldgebers zu.

Die AlpTransit Gotthard AG (ATG) und BLS AlpTransit AG (BLS AT) waren die Bauherren der drei Basistunnels.

Die SBB und die BLS sind Betreiberinnen der drei Basistunnels.

#### *Enge politische Begleitung: die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD)*

Die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) mit zwölf Vertretern aus beiden Räten nahm ab 1999 die parlamentarische Oberaufsicht über die Verwirklichung der NEAT wahr.

Sie begleitete kritisch die Verwirklichung der NEAT.

Es ging ihr darum, frühzeitig Schwachstellen und Mängel aufzuzeigen, damit die für die Projektaufsicht, -steuerung und -ausführung zuständigen Stellen rechtzeitig Massnahmen ergreifen und umsetzen konnten. Sie schaffte Vertrauen.

## **Nun ist die NEAT gebaut. Es kann Bilanz gezogen werden**

### *Zielerfüllung des Bauauftrages*

Der vom Bund bestellte Bauauftrag wurde erfüllt.

Aus finanziellen Gründen wurde auf eine durchgehende Neubaustrecke Arth Goldau - Lugano sowie auf die Anbindung der Ostschweiz verzichtet.

Am Lötschberg wurde auf den durchgehenden Doppelspurtunnel verzichtet. Er wurde zu rund 60 Prozent nur einspurig gebaut.

Der Autoverlad als Ersatz für den Rawil-Autobahntunnel fiel weg.

Aktuell besteht ein Projekt für den nachträglichen Ausbau auf durchgehende Doppelspur.

### *Zielerfüllung des Bahnbetriebes*

Trotz redimensionierter Infrastruktur können die versprochenen Kapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Im Güterverkehr holt sich die Bahn zuvor verlorene Marktanteile stetig zurück. Die Infrastruktur ist aber nicht ausgelastet.

Im Personenverkehr ist eine starke Zunahme in der Nachfrage an Transportdienstleistungen festzustellen – ein Erfolgserlebnis.

### *Zielerfüllung der verkehrspolitischen Vorgaben*

Im Güterverkehr wird das Verlagerungsziel aus der Alpeninitiative wohl erst in acht bis zehn Jahren erreicht werden können.

## **Unerfüllte Erwartungen**

Der Erfolg der Neat hängt stark auch vom Ausland ab.

Der in einem Staatsvertrag mit Deutschland vereinbarte Ausbau der NEAT-Zufahrten zwischen Mannheim und Basel steht in weiter Ferne.

Gemäss aktuellen Prognosen werden die letzten Elemente des Ausbaues erst um das Jahr 2040/41 fertiggestellt sein

Massiv nimmt der Güterverkehr auf der Schiene nur zu, wenn die *Achse Rotterdam-Genua* modernisiert wird: ein rund 1500 Kilometer langer Eisenbahnkorridor für den Gütertransport.

## **Freude herrscht - Dank**

Heute ist eine illustre Teilnehmerschaft ins Verkehrshaus gekommen.

Es ist ein Privileg, 30 Jahre später – immer noch fit und interessiert – sich bei einem solchen späten Treffen wiedersehen zu dürfen.

Sich gemeinsam am Erfolgsprojekt NEAT freuen zu dürfen, stolz sein zu dürfen, dass es nach 30 Jahren ohne Bau- oder Kostenskandale abgeschlossen werden konnte.

Die grosse Verantwortung für die zielbewusste Umsetzung dieses grössten Bundesvorhabens (24 Milliarden) lag beim Bundesamt für Verkehr und den beiden Ersteller-Gesellschaften:

Im BAV führten damals die Direktoren Fritz Bürki und Max Friedli das Projekt an. Ab 2008 lag die Verantwortung bei Direktor Peter Füglistaler.

Beim Ersteller «BLS AlpTransit AG» stand CEO Peter Teuscher bis zur Übergabe des Tunnels im Jahre 2007 an die BLS in der Verantwortung.

An der Gotthardachse führten CEO Peter Zbinden und Renzo Simeoni nacheinander die AlpTransit Gotthard AG bis 2019. Seither wirkt Dieter Schwank als CEO. Er wird in ein paar Monaten das Projekt abschliessen.

Er ist heute unter uns, Herr Dieter Schwank: Wir freuen uns auf Ihren Bericht.

Alle CEO's haben zusammen mit Ihren Führungsteams und Bauunternehmungen Grosses geleistet. Innerhalb der vereinbarten Termine und Kosten.

**Alle Mitwirkenden haben den Dank der Republik verdient!**

### **Wie weiter in der Verkehrspolitik?**

Nun geht es weiter mit der Verkehrspolitik «inklusive NEAT». Darüber werden uns heute die Vertreter vom BAV, von den SBB und der BLS noch informieren.

Meine Damen und Herren

Das Vorzeigeprojekt hat nicht nur «verkehrspolitischen Nutzen» generiert.

Ich denke an das dank der NEAT gewonnene Know how im Tunnelbau und Projektmanagement im SWISS MADE – Stil.

Einige Grossprojekte im Ausland profitieren offenbar laufend – gratis und franko – von diesen Erfahrungen. Natürlich sind wir stolz darauf.

Warum wird dieser gewaltige NEAT - Know how - Fundus an unseren Hochschulen noch nicht systematisch ausgewertet? Bald ist es zu spät.

Die NEAT steht für hervorragende Ingenieur-Leistungen.

Warum haben wir zu wenig praktisch ausgebildete Bauingenieure in der Schweiz und müssen solche Spezialisten im Ausland anwerben?

Unser Land braucht auch wieder Innovationen.

Mit unserer bisherigen Forschung und Entwicklung spielte und spielt die Schweiz seit Jahren in der obersten Liga der weltweit innovativsten Länder mit.

Wer an der Spitze bleiben will, darf die eigenen Leistungen nicht unter den Scheffel stellen.

Ein Beispiel: Das UVEK hat derzeit seine Langfristplanung «Bahn 2050» in die Vernehmlassung geschickt.

Warum sind darin keine vertiefte Studien über die nächste Generation von modernen Hochgeschwindigkeitsbahnen wie MetroSwiss und Hyperloop vorgesehen?

Der Untergrund ist unser einziger Ausweichraum für solche neue Technologien . Sie werden das oberirdische Eisenbahnnetz im Fernverkehr ergänzen müssen.

Mit dem visionären Zukunftsprojekt «Cargo sous Terrain» ist im Güterverkehr ein interessanter Anfang gemacht.

### **Zum Schluss**

Aktuell steht die Verkehrspolitik wieder vor neuen Herausforderungen. Sie wird – wie bisher – als bestimmende Dominante der Raumpolitik wirken.

Eine Raumpolitik für eine Bevölkerung von bald 10, wahrscheinlich mehr Millionen!

Da spielen neue Anforderungen hinein, die 1992 noch nicht zum Wortschatz der Verkehrspolitik zählten: Folgen der Klimaveränderungen.

Ich sehe für unser Land neue Gefahren für die Mobilität infolge von Wetter-Extremen. Sie waren bereits erlebbar als Überschwemmungen, Erdbeben, Orkane und Hitzewellen.

Als Folge davon wird unsere feingliedrige Verkehrsinfrastruktur an der Oberfläche in ganz neuem Masse bedroht. Wir werden in den Untergrund gezwungen.

Die Schweiz wird weiter Tunnel bauen müssen.