

## Dokumente zur Geschichte der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale 1947 bis 1998

Stand 28.04.2017

Zahlreiche weitere Dokumente im [Alptransit-Portal](#) des Bundesarchivs.

Hinweis zu Geschäften mit einem \*: Die Verhandlungen des National- und Ständerates über Geschäfte bis 1999 können auf <http://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/> gesucht werden.

Aktuellste historische Darstellung: Christian Furrer, Streiflichter zur NEAT. Zum langen politischen Ringen um die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, 2016, ISBN: 978-3-906969-72-5., Reihe «numéro S» der Bibliothek am Guisanplatz, Nr. 8

[Online-Dokument](#), [Bestellung Print-Ausgabe](#)

Jahr	Autorität	Titel	Verfügbarkeit	Informationen zum Inhalt
1947	Eduard Gruner (1905-1984)	1947 präsentierte Gruner in einem Aufsatz für die Monatsschrift «Prisma. Natur, Forschung, Technik» unter dem Titel «Reise durch den Gotthard-Basistunnel im Jahr 2000» die visionäre Idee eines rund 50 Kilometer langen Gotthard-Basistunnels von Amsteg nach Biasca.	Aufsatz als <a href="#">E-Paper</a>	<a href="#">Informationen der Gruner AG</a>
1960	Schweiz. Bundesrat	Botschaft vom 5. Februar 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes	<a href="#">Botschaft elektronisch</a>	S. 635: „ ... Der von den Schweizerischen Bundesbahnen projektierte bauliche und betriebliche Ausbau des Verladedienstes am Gotthard (ohne Erstellung des zweiten Bahntunnels) wird dieser Winterverbindung eine Kapazität verleihen, die für die Bewältigung des bis 1980 vorausgesagten

				<p>Strassenverkehrs auch in Spitzenzeiten genügt. In der Frage der Tarife ist eine Lösung zu suchen, die sowohl den Interessen der, Bahn als auch jenen aller Strassenbenützer in angemessener Weise Rechnung trägt. ... “</p>
1963	<p>Eidgenössisches Departement des Innern - Studiengruppe Gotthardtunnel</p>	<p>Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard. Schlussbericht der Studiengruppe Gotthardtunnel</p> <p>Italienische Ausgabe: Collegamento stradale permanente attraverso il San Gottardo : Rapporto finale del Gruppo di studio per la galleria del San Gottardo</p>	<p><a href="#">Bericht elektronisch de</a> (pdf, 128 MB)</p> <p><a href="#">Bericht elektronisch it</a> (pdf, 126 MB)</p> <p>Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> Signatur: BIG NCQ 1214 de, BIG NCQ 1213 it</p>	<p>Der Auftrag der "Studiengruppe Gotthardtunnel" war auf die Gotthard-Achse beschränkt. Sie prüfte verschiedene geografische Varianten von kürzeren und längeren Strassentunneln am Gotthard, einen neuen Bahntunnel Göschenen-Airolo allein für den Autoverlad sowie einen Eisenbahn-Basistunnel. Die Studiengruppe schlug einen zweispurigen Strassentunnel Göschenen-Airolo vor. Sie vertrat zudem die Auffassung, dass unter Vorbehalt zusätzlicher Bedarfsabklärungen als Ergänzung der heutigen Bergstrecke der Bau eines Eisenbahn-Basistunnels Amsteg-Giornico in Aussicht genommen werden sollte. Der durch den Basistunnel entlastete Eisenbahntunnel von 1882 könne mit dem bestehenden Autoverlad an verkehrsreichen Tagen zur Kapazitätssteigerung des Strassentunnels beitragen. Der Vorschlag für einen Gotthard-Strassentunnel wurde von Bundesrat und Parlament umgesetzt (siehe 1964). Der Vorschlag für einen Eisenbahn-Basistunnel (Teil J. Variante 6: Eisenbahn-Basislinie Erstfeld – Biasca) führte hingegen zu Vorstössen auf politischer Ebene zu Gunsten anderer</p>

				<p>Eisenbahnlinien. In der Folge wurde die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ eingesetzt (siehe 1971). Die Ausführungen im Bericht betr. <i>Eisenbahn-Basistunnel</i> enthalten die wichtigsten Teile aus dem Bericht von Elektrowatt "<a href="#">Generelles Projekt für einen Gotthardbasisbahntunnel</a>", Juni 1962 (32 MB)</p> <p>Tunnelsystem für Eisenbahn-Basistunnel: 1 Röhre als Doppelspurtunnel (ca. 46 km, 710 Mio. Anlagekosten)</p>
1964	Schweiz. Bundesrat	9128 Botschaft des Bundesrates vom 22. Dezember 1964 über die Ergänzung des Nationalstrassennetzes durch einen Strassentunnel unter dem Gotthard *	<p><a href="#">Botschaftstext de</a></p> <p><a href="#">fr</a></p> <p><a href="#">it</a></p>	Zu den Fragen „Verknüpfung der Gotthardstrasse mit dem Problem der schweizerischen Eisenbahntransitlinien“ und „System der rollenden Strasse“ siehe S. 36-41.
1964	Elektro-Watt Elektrische und industrielle Unternehmungen AG, Zürich	Generelles Projekt für eine Lötschberg-Basislinie: Technischer Bericht, approximative Anlagekosten	Heimausleihe bei <a href="#">Universitätsbibliothek Wirtschaft - Schweizerisches Wirtschaftsarchiv – Basel</a> Signatur Verkehr B 58 (Bro)	Wurde im Auftrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Studiengruppe (Kommission) "Eisenbahntunnel durch die Alpen" erstellt
1964	Elektro-Watt Elektrische und industrielle Unternehmungen AG, Zürich	Generelles Projekt für eine Splügenbahn Chur-Chiavenna : Technischer Bericht, Approximative Anlagekosten	Heimausleihe bei der <a href="#">ETH-Bibliothek</a> , Signatur 28 983 q 1	Wurde im Auftrag des Komitees Ostschweizer Transitbahn Splügen-Basistunnel erstellt.

1971	Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA)“	<p>Eisenbahntunnel durch die Alpen. Schlussbericht der Kommission des Eidg. Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartementes</p> <p>Italienische Ausgabe: Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi. Rapporto finale</p>	<p><a href="#">Bericht de</a> (10 MB)</p> <p><a href="#">Rapporto finale</a> (63 MB)</p> <p><a href="#">Dokumentationsanhang elektronisch</a> (100 MB)</p> <p><a href="#">Presse-Rohstoff 16.9.1971</a></p> <p>Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a></p>	<p>Die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ wurde auf Grund der politischen Reaktionen nach der Veröffentlichung der Pläne für einen Gotthard-Basisbahntunnel im Bericht der Studiengruppe Gotthardtunnel (1963) eingesetzt.</p> <p><i>Schlussbericht:</i> 102 S. mit folgenden Karten: Übersicht 1:1 Mio. mit den studierten Varianten, für jede Variante ein Karte 1:300'000</p> <p><i>Dokumentationsanhang: 3 Bde in 1 Ordner</i></p> <p>Band 1: Bericht der Arbeitsgruppe 1: Projekte für den Aus- und Neubau von Alpenbahnen (S. 9-201 im pdf-Dokument)</p> <p>Band 2: Bericht der Arbeitsgruppe 2: Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose auf den Alpentransitlinien sowie Prognosen des Schienenverkehrs in der Schweiz in den Jahren 1990 und (T). (S. 205-300 im pdf-Dokument)</p> <p>Band 3: Das Ostalpenbahnversprechen. Rechtsgutachten von Professor Dr. Wilhelm Oswald (S.304-331 im pdf-Dokument)</p> <p><i>Projekte (Bericht der Arbeitsgruppe 1):</i></p> <p>Lötschberg-Doppelspur: bestehende Linie</p> <p>Lötschberg-Basis: neue Linie Frutigen - Raron mit Lötschberg-Basistunnel</p> <p>Gotthard-West: Doppelspur Luzern - Pilatustunnel (7 km) - Brünigtunnel (9,7 km)</p> <p>- Meiringen - einspuriger Zubringer von Interlaken - Gotthard West Basistunnel</p>
------	--	--	---	--

				<p>Innertkirchen - Bignasco (48,5 km) - Locarno – Giubiasco</p> <p>Gotthard-Basis: neue Doppelspur Erstfeld - Amsteg - Giornico (Gotthard-Basistunnel, 45 km) – Biasca</p> <p>Tödi-Greina: Linthal - Trun (Tunnel, 19,8 km), Trun - Dongo (Bleniotal) Greinatunnel (35,1 km), zusätzliche Zufahrt von Chur nach Trun mit Flimser-Tunnel (8,8 km)</p> <p>Splügenbahn: neue Doppelspur Chur - Thusis - Chiavenna (Splügentunnel, 45,2 km) – Lecco (zahlreiche Tunnels)</p> <p>Tunnelsystem für alle Tunnels: Doppelspurtunnel Kostenschätzung Gotthard-Basistunnel Preisstand 1965: 1'010 Mio. Lötschberg-Basistunnel (Kandergrund-Niedergestelen) 28 km, Preisstand 1965: 560 Mio.</p>
1972	<p>Studiengruppe TRANSAS (TRANSAS = Transalpines Hochleistungs - Transportsystem) Zusammensetzung der Studiengruppe TRANSAS: Institut für Strassen- und Untertagbau der ETH Zürich +</p>	<p>Planungsstudie für ein neues schweizerisches Nord-Süd-Transportsystem. Schlussbericht der Studiengruppe TRANSAS</p>	<p>Heimausleihe des Berichtes ohne Dokumentation bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> Signatur BIG KOP 37822</p> <p>Lesesaalausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a> Suche im Mikrofichekatalog: Signaturen: Oq 4986 (de) Schlussbericht, Oq 4987 (fr), Rapport final</p>	<p>Als Ergänzung der Arbeiten der Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ (KEA) beauftragte das Eidg. Amt für Verkehr die Studiengruppe TRANSAS ein neues System zu studieren, das mit dem später realisierten System des Kanaltunnels vergleichbar ist. Das System besteht aus neuen Eisenbahnlinien und neuem Rollmaterial. Für den Bahntransport von kompletten Lastwagen, Cars und Personenwagen sind geschlossene Eisenbahnwagen vorgesehen, die nur auf den neuen Strecken verkehren können. Für</p>

Basler & Hofmann,  
Zürich

Direkte Suche im Online-  
Katalog möglich für Signatur: Oq  
18268 Res (= Dokumentation)

die längeren Tunnels waren zwei Röhren mit einem Lichtraumprofil von ca. 50 m<sup>2</sup> vorgesehen. Diese sollen tagsüber von den erwähnten Autoverladezügen und Hochgeschwindigkeitszügen als Einspurtunnel auf einem Geleise in der Mitte befahren werden. Während der Nacht würde eine Röhre für den Unterhalt gesperrt, die andere dient als Doppelspurtunnel in beiden Richtungen für konventionelle Güterzüge. Dies erfordert die Ausrüstung beider Röhren mit drei Geleisen.

Die TRANSAS-Varianten sollten im Norden an die damals in Deutschland geplante Hochleistungsschnellbahn HSB Mannheim - München anschliessen. Im Süden war ein Huckepackterminal nordwestlich oder nordöstlich von Mailand vorgesehen. Folgende Strecken wurden studiert:  
Gotthard-West TRANSAS: Strecke "Gotthard West" der KEA Luzern - Meiringen (ohne Zubringer von Interlaken – Gotthard- West-Basistunnel Innertkirchen - Bignasco (48,5 km) - Locarno – Giubiasco.  
Gotthard-Basis TRANSAS: Gotthard Basis der KEA und neue Zufahrten von Basel (über Brugg oder Olten) oder Schaffhausen nach Erstfeld sowie vom Südportal des Basistunnels bis zum Endpunkt bei Mailand.

				<p>Tödi-Greina TRANSAS: Tödi - Greina der KEA ohne Zufahrt von Chur aber mit neuen Zufahrten von Basel (über Zürich oder Rapperswil) oder Schaffhausen sowie von Biasca bis zum Endpunkt bei Mailand.</p> <p>Bernardino TRANSAS (von KEA nicht studiert): Zufahrten von Basel (über Zürich oder Rapperswil) oder Schaffhausen oder St. Margrethen nach Chur und Thusis, Bernadino-Basistunnel (Thusis - Lostallo im Misox, 46,2 km) sowie von Lostallo bis Endpunkt bei Mailand.</p> <p>SplügenTRANSAS: Splügen-Projekt der KEA und zudem Zufahrten von Basel (über Zürich oder Rapperswil) oder Schaffhausen oder St. Margrethen nach Chur und Thusis, Splügen-Linie bis Lecco sowie von Lecco bis Endpunkt bei Mailand.</p> <p>Splügen-West TRANSAS: wie Splügen TRANSAS, mit zusätzlichem Ast vom Basistunnel nach Bellinzona.</p> <p>Kostenschätzung für Gotthard-Basistunnel mit zwei Röhren 1'830 Mia. (Preisstand 1965).</p>
1976	Bauabteilung der Generaldirektion SBB	Bauprojekt Gotthard-Basislinie Technischer Bericht - Kurzfassung	Heimausleihe bei der <a href="#">SBB Historic</a> Signatur 3.3418	Auf Grund eines Beschlusses des Bundesrates vom 7. Juli 1971 wurde von der Bauabteilung der Generaldirektion SBB ein ausführungsfähiges Bauprojekt für die Gotthard-Basislinie ausgearbeitet. Diese umfasste den Gotthard-Basistunnel und die

				<p>Anschlussstrecken von Erstfeld nach Amsteg und von Bodio nach Biasca. Die Resultate des Projektes wurden zudem für die Kontaktgruppe Gotthard-Splügen verwendet.</p>
1976	Schweiz. Bundesrat	76.011 Botschaft vom 4. Februar 1976 über den Ausbau der Bern – Lötschberg – Simplon - Bahn BLS auf Doppelspur *	Text <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	<p>In der Botschaft wird das Transitkonzept des EVED vom 1. August 1973 präsentiert:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Phase: Ausbau der BLS auf Doppelspur, Bau einer Gotthard-Basislinie</li> <li>2. Phase: Bau einer Ostalpenbahn mit Fixpunkt Chur, sobald die internationalen, volkswirtschaftlichen und raumordnerischen Voraussetzungen dafür gegeben sind.</li> </ol> <p>Der Bundesrat beantragte, der BLS einen "Baukredit" von 620 Mio. Fr. zu gewähren. Nach Abschluss der Bauarbeiten sollte der Baukredit in "variabel und nicht kumulativ verzinsliche Darlehen" des Bundes umgewandelt werden.</p> <p>Der Beschlusses-Entwurf des Bundesrates sah vor, dass der Bundesrat nach Abschluss des Doppelspurausbaus eine Vorlage für die Übernahme der BLS und der mitbetriebenen Linien durch den Bund unterbreiten soll. Das Parlament strich diese Bestimmung im Bundesbeschluss.</p> <p>Die zweite Spur umfasst verschiedene separate neue Werke wie den zweiten Hondrichtunnel (1,6 km), zweiter Kanderviadukt oberhalb Frutigen sowie den Mittelgrabentunnel unterhalb Goppenstein (2,45 km). Die anderen Doppelspurausbauten liegen unmittelbar</p>

				neben der bestehenden Linie. Der Lötschbergtunnel war von Anfang (1913) an doppelspurig. Der Doppelspurausbau sah keine Vergrößerung des Lichtraumprofils für den Transport von Strassenfahrzeugen mit 4 m Eckhöhe vor. Ein entsprechender Auftrag wurde vom BAV erst später erteilt.
1979	Kontaktgruppe "Eisenbahn-transitlinie Gotthard/Splügen" eingesetzt vom EVED und den Vertretern der Ostschweizer Kantone. Sekretariat: Eidgenössisches Amt für Verkehr	Neue Eisenbahnalpentransversale. Gotthardbasis- und Splügenlinie im Vergleich. Schlussbericht der Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Comparaison entre la ligne de base du St-Gothard et la ligne du Splügen. Rapport final du groupe de contact « Lignes ferroviaires de transit St-Gothard / Splügen » Nuova linea ferroviaria attraverso le alpi : Paragone tra la linea di base del S. Gottardo e la linea dello Spluga rapporto finale del Gruppo di contatto « Linee ferroviarie di transito San Gottardo/Spluga »	<a href="#">Bericht</a> (106 MB) Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> Signaturen: BIG GVF F4 (dt) BIG GVF F 3a (fr) BIG GVF F 5 (it)	Die Kontaktgruppe vergleicht das Gotthard-Basis-Projekt gemäss KEA mit einem modifizierten Splügenprojekt. Der Entscheid über die Variantenwahl wird vom Mitentscheid der betroffenen Nachbarländer abhängig gemacht. Angaben betr. Kosten S. 32

1980	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement EVED	Eisenbahntransitlinie Gotthard-Splügen, Einladung zur Vernehmlassung, 11. Juli 1980	Verfügbar bei der <a href="#">Parlamentsbibliothek</a>	Der Einladung zur Vernehmlassung waren beigelegt: 1. Schlussbericht der Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" (siehe 1979) 2. Eisenbahntunnel durch die Alpen: Schlussbericht der Kommission des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (siehe 1971)
1982	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Bundesamt für Verkehr	Eisenbahntransitlinie Gotthard-Splügen, Zusammenfassung der Vernehmlassungen der Kantonsregierungen sowie der Eidg. Natur- und Heimatschutz-kommission, Februar 1982	Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> Signatur: BIG ARE 8.20.11/6	
1982	Schweiz. Bundesrat	82.082 Botschaft vom 20. Dezember 1982 über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (Teilrevision der Bundesverfassung) *	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Zur Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale wird ausgeführt: "Das Transitkonzept des Bundesrates sieht vor, den Güterverkehr so weit als möglich auf die Schiene zu verweisen. Um den Huckepackverkehr zu fördern, wurden die Tunnelprofile der Gotthardstrecke vergrößert, so dass Motorfahrzeuge mit einer Eckenhöhe von 3,7 m transportiert werden können. Wenn der Transitgüterverkehr merklich zunimmt, kann sich die Planung einer neuen Alpentransversale als notwendig erweisen. Die Frage der Linienführung, an der auch

				unsere Nachbarstaaten stark interessiert sind, ist noch offen."
1983	Schweiz. Bundesrat	83.065 Bericht vom 7. September 1983 über eine weitere Eisenbahnalpentransversale *	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Der Bundesrat hat am 14. März 1983 beschlossen von einem vorgezogenen Linienführungsentscheid abzusehen. Zu gegebener Zeit sei den eidgenössischen Räten ein Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale zu beantragen. Die Gründe dazu werden im Bericht dargelegt. Insbesondere werden neue Verkehrsprognosen angeführt: „... Nach den vorliegenden Prognosen müsste etwa gegen das Jahr 2020 eine weitere Alpenbahn zur Verfügung stehen. Ein Baubeschluss wäre in diesem Fall erst im nächsten Jahrzehnt zu fällen. Unter diesen Voraussetzungen ist es kaum sinnvoll, bereits heute einen Linienführungsentscheid zu treffen. ...“
1985	Ständerat M. L. Cavelti	85.236 Parlamentarische Initiative. Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung  Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung. Vorprüfung der technischen Machbarkeit Transversale ferroviaire des Alpes en forme de Y: Examen préliminaire de la faisabilité	<a href="#">Verhandlungen des Ständerates über die Initiative Cavelti</a> (2. Oktober 1986)  <a href="#">Bericht Bernath und Partner</a> (14 MB)	Der Initiator schlug eine Kombination des Gotthard-Basistunnels mit einem Zubringer von Chur vor. Der Haupttunnel hätte damit eine Y-Form, wobei das östliche Tunnelportal bei Trun liegen würde.  Die Initiative wurde zurückgezogen zugunsten der Motion ad 85.074

		technique, Zürich. Bernath und Partner, 1986, 26 S.		
1986	Schweiz. Bundesversammlung	Motion ad 85.074 «Bahn 2000». Konzept «Rail 2000». Projet	<a href="#">Verhandlungen des Nationalrates zur Motion (8.10.1986)</a> Seite 1443 Vom Ständerat am <a href="#">17.12.1986</a> überwiesen (siehe S. 823ff)	«Alpenbahntransversale Der Bundesrat wird eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpenbahntransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie so aufzuarbeiten, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann.» « Ligne ferroviaire à travers les Alpes Le Conseil fédéral est invité à préparer le projet d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, en y incluant la variante Y et en tenant compte des possibilités de développement de la ligne du Simplon, pour permettre de prendre une décision de construire à la suite de l'adoption par le Parlement du projet RAIL 2000. »
1986	Schweiz. Bundesversammlung	84.452 Motion des Nationalrates (Salvioni) Eisenbahn-Alpentransversale Motion du Conseil national (Salvioni) Ligne ferroviaire à travers les Alpes	<a href="#">Verhandlungen des Nationalrates 16.12.1985</a> Vom Ständerat ohne Diskussion am 2.10.1986 überwiesen (siehe Verhandlungen des Ständerates über die Initiative Cavelti, S. 568)	«Eisenbahn-Alpentransversale Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Alpen-Eisenbahntransversale begonnen werden kann. Zu diesem Zweck erscheint es dringlich und unerlässlich, Verhandlungen für die notwendige

				<p>Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten. Andererseits gilt es, das Projekt in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen.»</p> <p>« Ligne ferroviaire à travers les Alpes</p> <p>Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais. A cet effet, il paraît urgent et indispensable d'entamer des négociations sur le plan européen en vue d'une bonne coordination et d'un financement convenable. Il y a lieu d'autre part d'englober ce projet dans le système des nouvelles lignes rapides à travers la Suisse. »</p>
1986	Schweiz. Ständerat	<p>Postulat ad 84.094 Überprüfung von Nationalstrassenstrecken</p> <p>Réexamen de tronçons de routes nationales</p>	<p><a href="#">Verhandlungen des Ständerates zum Postulat</a></p>	<p>Postulat der Kommission des Ständerates - Nationalstrasse N 6</p> <p>«Der Bundesrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Bern und Wallis eine zweckmässige wintersichere Strassenverbindung aus dem Raum Spiez ins Wallis (unter Ausklammerung der Linienführung durch das Simmental) und die Aufnahme dieser Strassenverbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen,</p>

				<p>unter Einschluss eines möglichst leistungsfähigen Bahnverlades.»</p> <p>Postulat de la commission - Route nationale N 6</p> <p>« Le Conseil fédéral est invité à étudier-en collaboration avec les autorités des cantons de Berne et du Valais - une liaison routière adéquate entre la région de Spiez et le Valais (en excluant un tracé par le Simmental) qui soit praticable en hiver, en vue de l'inclusion de cette route, en tant que N 6, dans le réseau des routes nationales, en tenant compte d'un chargement ferroviaire le plus efficace possible. »</p>
1988	<p>Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Zürich (Gesamtleitung und Teilberichte 1 – 3 und 8)</p> <p>Motor Columbus Ingenieurunternehmung AG, Baden (Teilberichte 4, 5, 6, 9, 10)</p> <p>Abay &amp; Meier (Teilbericht 5)</p>	<p>NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Basisbericht</p> <p><i>Synthese (147 S.)</i> <i>10 Teilberichte mit separater Zählung in 5 Bänden:</i> <i>Band 1:</i> Vorwort, 1. Einleitung, 2. Vorgehen zur NEAT-Aufarbeitung 1986/87, 3. Das Umfeld aus wirtschaftlicher, technischer und betrieblicher Sicht und seine Entwicklung <i>Band 2:</i> 4. Nachfrageentwicklung des alpenquerenden Personen- und Güterverkehrs, 5. Abschätzung</p>	<p><a href="#">Teilbericht 8</a> (12 MB) Darstellung der Planungsfälle - Ergebnisse der technischen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aufarbeitung; Umweltauswirkungen</p> <p>Heimausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a> Signatur Nq 158234/1 - 158234/6</p> <p>Heimausleihe bei der Bibliothek am Guisanplatz (BIG) <a href="http://www.alexandria.ch">http://www.alexandria.ch</a> Signatur ARE 8.20.92</p>	<p>Im Basisbericht sind die wichtigsten Informationen über den Referenzfall und folgende fünf Planungsfälle zusammengestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planungsfall Lötschberg-Simplon</li> <li>- Planungsfall Gotthard</li> <li>- Planungsfall Ypsilon</li> <li>- Planungsfall Splügen 1</li> <li>- Planungsfall Splügen 2</li> </ul> <p>Der Basisbericht diente als Grundlage für die Berichte Zweckmässigkeitsprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Vernehmlassungsverfahren, das am 15. September 1988 eröffnet wurde, angefordert werden konnten. Im Basisbericht wird vom Bau einer zum grossen Teil neuen Transitachse von Deutschland bis Italien ausgegangen, eine</p>

<p>Dr. H.-J. Bertschi, Dürrenäsch (Teilbericht 6)</p> <p>Auftraggeber: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschafts departement, Projektleitung NEAT</p>	<p>der Verkehrsnachfrage im Referenzfall und je Planungsfall, 6. Marktorientiertes Angebotskonzept <i>Band 3:</i> 7. Annahmen für die technisch- betriebswirtschaftliche Aufarbeitung und die Ermittlung der Umweltauswirkungen (7.1. Infrastruktur; 7.2. Betriebliche Grundlagen; 7.3. Kostengrundlagen; 7.4. Betriebswirtschaft , 7.5. Umweltauswirkungen, 7.6. Geologisch-geotechnische Erläuterungen zu den Basistunnels der Planungsfälle Gotthard, Lötschberg - Simplon, Ypsilon; 7.7. Geologisch- geotechnische Erläuterungen zum Basistunnel des Planungsfalles Splügen, 7.8. Erläuterungen über die Beratung in bezug auf Felsmechanik, Unterfahrung von Stauseen) <i>Band 4:</i> 8. Darstellung der Planungsfälle - Ergebnisse der technischen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aufarbeitung; Umweltauswirkungen</p>		<p>Kombination von Teilen mehrerer Planungsfälle wurde erst später geprüft.</p> <p>Für die Achsen Gotthard und Lötschberg- Simplon wurden folgende Strecken eingeplant: Planungsfall Gotthard: Ausbau und Neubaustrecken Sursee - Luzern - Arth-Goldau sowie Zürich - Zug - Arth-Goldau, Arth - Goldau bis Chiasso. Total Tunnelstrecken: 147,5 km, davon: Gotthard-Basistunnel 49,25 km Weitere Tunnel über 4 km: Uetliberg 11,8 km, Neuenkirch 4,6 km, Sonnenberg 4,7 km, Rootler Berg 4,4 km, Rossberg 5,4 km, Axentunnel 12,3 km, Ceneribasis 12,6 km, Sorengo 4,3, Mendrisio 8,4</p> <p>Planungsfall Lötschberg-Simplon: Total Tunnelstrecken: 110 km, davon: Lötschberg-Basistunnel: 38,15 km (südlich Reichenbach bis Raron) Simplon-Basistunnel: 35,4 km Drei Tunnel südlich von Domodossola von 8,0 km, 6,5 km und 14,5 km Länge Untervarianten der Achse Lötschberg- Simplon: Lötschberg Nord: Keine Umfahrung von Thun, Basistunnelportal bei Kandergrund; Lötschberg Süd: Tunnelportal bei Gampel/Steg mit Verbindungslinie aus dem</p>
--	---	--	---

		<p><i>Band 5:</i>  9. Regionalwirtschaftliche Aspekte und Bewertung,  10. Gesamtwirtschaftliche Bewertung</p>		<p>Tunnel Richtung Mittel- und Unterwallis (Sierre, Sion);  Simplon: Tunnelportal bei Brig, weniger lange Tunnelstrecken.</p> <p>Untervarianten der Achse Gotthard:  Rigi (Südfahrt Arth-Goldau),  Mythen (Ostfahrt Schwyz),  Seelisberg (neue Linie Luzern-Altdorf),  Ceneri (Ostfahrt Bellinzona),  Luino (Ausbau der Linie Bellinzona-Luino statt Bellinzona-Chiasso).</p> <p>Gotthard-Basistunnel: 49,25 km, Doppelspurtunnel mit seitlichem Dienststollen; Kostenschätzung: 2,860 Mia. (pro Laufmeter 58'100)  Lötschberg-Basistunnel: 38,15 km, Doppelspurtunnel mit seitlichem Dienststollen; Kostenschätzung: 2,173 Mia. (pro Laufmeter 57'000)</p>
1988	<p>INFRAS  Infrastruktur- und Entwicklungsplanung, Zürich  Projektleiter:  Mauch Samuel</p>	<p>Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz.  Zweckmässigkeitsprüfung.  Schlussbericht zuhanden des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements</p>	<p><a href="#">Bericht</a> d (137 MB)  Heimausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a></p> <p>Signaturen  Nq 131422 (de)  Nq 131423 (it)  Nq 131424 (fr)  Nbq 51686 (englische Zusammenfassung)</p>	<p>Der Bericht behandelt die Planungsfälle gemäss Basisbericht inkl. Untervarianten. Die wichtigsten Ergebnisse wurden später im Anhang 5 der Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) zusammengefasst.</p>

1988	Ernst Basler & Partner, Zürich	Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz. Bericht zur Umweltverträglichkeit	<p><a href="#">Bericht</a> (7 MB, Karten schwarzweiss in reduziertem Massstab aus dem Basisbericht)</p> <p>Heimausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a></p> <p>Direkte Suche im Online-Katalog möglich: Signaturen Nq 131421 (de) Nq 131429 (fr)</p>	
1988	Schweiz. Bundesrat	Volksabstimmung vom 12. Juni 1988 (Koordinierte Verkehrspolitik)	Deutscher, französischer, italienischer und romanischer Text in elektronischer Form siehe <a href="#">Volksabstimmung vom 12. Juni 1988</a>	Die Vorlage wurde abgelehnt.
1988	Ständerat Lauber	88.439 Postulat Lötschberg-Basistunnel. Autoverlad	<a href="#">Verhandlungen des Ständerates zum Postulat</a>	<p>Wortlaut des Postulates vom 18. März 1988: „Der Bundesrat wird eingeladen, bei den umfassenden Studien zum Autoverlad am Lötschberg ... auch einen Autoverlad durch einen Lötschberg-Basistunnel zu prüfen.“</p> <p>Das Postulat wurde am 15. Juni 1988 überwiesen.</p>
1988	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement EVED	Vernehmlassung „Entscheid über eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)“, eröffnet durch das EVED am 15. September 1988	Text im Anhang 1 des <a href="#">Berichtes Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens</a> ab S. 24 im Format pdf verfügbar	Schreiben des UVEK vom 14. September 1988 an Kantone, Parteien, Organisationen, mit Zusammenfassung der wichtigsten Beurteilungsgrundlagen sowie Fragen, die im Verfahren beantwortet werden sollen. Dem Schreiben war die Zusammenfassung der Zweckmässigkeitsprüfung beigelegt.

				Der Schlussbericht Zweckmässigkeitsprüfung und der Bericht zur Umweltverträglichkeit konnten angefordert werden. Der Basisbericht wurde nicht erwähnt.
1989	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement EVED	NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens, April 1989	<a href="#">Bericht</a> (2 MB)	Im Bericht wird ausgeführt: "Der grösste Teil der Vernehmlasser erachtet den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale als zweckmässig und dringlich. ... Zur Linienführung: Eine Achse östlich des Gotthard wird von 5 Kantonen mit 13 Prozent der Gesamtbevölkerung unterstützt. 3 Kantone mit 49 Prozent der Gesamtbevölkerung optieren für den Gotthard. Davon können sich 8 Kantone mit 33 Prozent der Gesamtbevölkerung teils zusätzlich teils alternativ den Bau eines Lötschberg-Basistunnels vorstellen. 7 Kantone mit 38 Prozent der Gesamtbevölkerung bevorzugen die Lötschberg –Simplon - Achse, können sich jedoch zusätzlich den Bau des Gotthard-Basistunnels vorstellen. Ähnlich ist die Lage bei den Bundesratsparteien. ..."
1989	Emch+Berger Bern AG, Ingenieurunternehmung	Lötschbergbasistunnel. Generelle Studie, März 1989	Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> , Signatur BIG KOP 36278	Die Studie wurde im Rahmen der Vorarbeiten für einen Ersatz der 1986 aus dem Nationalstrassennetz gestrichenen Verbindung Berner Oberland – Mittelwallis (N6, Rawil) ausgearbeitet. Auftraggeber: Bundesamt für Strassenbau (siehe auch Postulat Lauber 1988)

1990	Schweiz. Bundesrat	90.040 Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	<p>Der Bundesrat beantragt den Bau von zwei durchgehenden Neubaustrecken:  Heustrich -Raron/Steg/Gampe mit Lötschberg-Basistunnel und Autoverlad Heustrich -Rhonetal  Arth-Goldau - Lugano mit Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel</p> <p>Tunnels über 10 km Länge:  <i>Gotthard-Achse:</i>  Axentunnel 12 km  Gotthard- Basis 49,2 km (3,71 Mia)  Ceneri 12,6 km  <i>Lötschberg-Achse:</i>  Lötschberg-Basis 28,4 km (1,99 Mia.)</p> <p>Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel:  Doppelspurröhre mit seitlichem Dienststollen  übrige Tunnels: Doppelspurtunnel</p>
1991	Schweiz. Bundesrat	91.042 Botschaft vom 26. Juni 1991 über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	<p>Der Bundesrat beantragt den Bau eines Zimmerbergtunnels vom Raum Thalwil nach Littli/Baar (12,97 km) mit einem Ast Richtung Osten (Hirzeltunnel, 4,96 km)  Die Tunnels wurden nicht realisiert.</p>
1990/ 1991	Schweiz. Nationalrat /Ständerat	Verhandlungen über die Geschäfte 90.040 und 91.042	<a href="#">Verhandlungsheft</a> (35 MB)	<p>Das Heft wurde im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 27. September 1992 zusammengestellt. Es enthält die Verhandlungen des National- und Ständerates über die Vorlage (Kopien aus</p>

				<p>dem Amtlichen Bulletin) sowie folgende Bundesbeschlüsse:</p> <p>Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) (fakultatives Referendum, Text in Abstimmungserläuterungen)</p> <p>Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 1. Oktober 1991</p> <p>Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 26. September 1991</p> <p>Bundesbeschluss über eine Änderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern – Lötschberg - Simplon (BLS) vom 26. September 1991</p>
1992	Schweiz. Bundesrat	92.047 Botschaft vom 13. Mai 1992 zum Transitabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz, sowie zur trilateralen Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	<p>Artikel 5 Buchstabe b lautet: „b) Langfristig: Die Schweiz verpflichtet sich zu einem weiteren Ausbau der Transitstrecken durch die Alpen, d. h. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau einer Linie zwischen Arth-Goldau und Lugano, einschliesslich eines Gotthard-Basistunnels (Länge: rund 50 km, voraussichtliche Dauer der Arbeiten: rund 12-15 Jahre),</li> <li>- Bau einer Basislinie zwischen dem Gebiet um Frutigen und dem Rhônetal, einschliesslich eines Lötschberg-</li> </ul>

				Basistunnels (Länge: rund 30 km, voraussichtliche Dauer der Arbeiten: rund 7-10 Jahre). Das Abkommen wurde durch das <a href="#">Landverkehrsabkommen von 1999</a> abgelöst. Dieses verweist u. a. auf diesen Artikel 5.
1992	Schweiz. Bundesrat	Volksabstimmung vom 27. September 1992. Erläuterungen des Bundesrates	Text <a href="#">de</a> <a href="#">fr</a> <a href="#">it</a> <a href="#">rumantsch</a>	Die Vorlage wurde angenommen
1996	Schweiz. Bundesrat	96.059 Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Der Bundesrat beantragt eine neue Finanzierung und eine Reduktion auf Lötschberg-Basistunnel (teilweise einspurig), Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel
1996 - 1998	Schweiz. Nationalrat/ Ständerat	Verhandlungen über das Geschäft 96.059	<a href="#">Verhandlungsheft</a> (pdf, 9 MB)	Die Beschlüsse der Bundesversammlung sind Grundlage für den Bau der „reduzierten“ NEAT.
1998	Schweiz. Bundesrat	Volksabstimmung vom 29. November 1998. Erläuterungen des Bundesrates	Deutscher, französischer, italienischer und romanischer Text siehe <a href="#">Volksabstimmung vom 29. November 1998</a>	Die Verfassungsänderung wurde angenommen. Der geänderte Alpentransit-Beschluss trat ohne Referendum in Kraft (heute: <a href="#">Alpentransit-Gesetz</a> ).