

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

Stand 03.01.2023

Zahlreiche weitere Dokumente im [Alptransit-Portal](#) des Bundesarchivs sowie in Dodis, <https://dodis.ch/T1722> New Railway Link through the Alps (NRLA) (1961–)

Weitere Informationen: [Protokolle des Bundesrates \(1848-1963\)](#)

Neue Literatur: Gotthard-Komitee. [Gotthard News](#) , Ausgabe 2021: Die NEAT ein Blick zurück und ein Blick in die Zukunft  
Heinz Ehrbar. [NEAT in der Schweiz](#) – Versprechungen gehalten?- Lehren aus einer über 30-jährigen Geschichte

Die Verhandlungen des National- und Ständerates über Geschäfte bis 1999 können auf <http://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/> gesucht werden.

Jahr	Autorität	Titel	Verfügbarkeit	Informationen zum Inhalt
1947	Eduard Gruner (1905-1984)	Reise durch den Gotthard-Basistunnel im Jahr 2000	<a href="#">Dokument</a>	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.
1962	Elektro-Watt Elektrische und industrielle Unternehmungen AG, Zürich	Generelles Projekt für einen Gotthard Basisbahntunnel	<a href="#">Technischer Bericht</a>	Wurde im Auftrag des Eidgenössischen Departements des Innern - Studiengruppe Gotthardtunnel erstellt (siehe 1963).

1963	Eidgenössisches Departement des Innern - Studiengruppe Gotthardtunnel	Generelles Projekt für eine Lötschberg-Basislinie: Technischer Bericht, approximative Anlagekosten	<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. Die Studiengruppe 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 Eisenbahnlinien. In der Folge wurde die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen“ eingesetzt (siehe 1971).</p> <p>Tunnelsystem für Eisenbahn-Basistunnel: 1 Röhre (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	<a href="#">Botschaftstext de</a> <a href="#">fr</a> <a href="#">it</a>	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</a> <a href="#">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)“	Eisenbahntunnel durch die Alpen. Schlussbericht der Kommission des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts- departementes  Italienische Ausgabe: Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi. Rapporto finale	<a href="#">Bericht de</a> (10 MB) <a href="#">Rapporto finale</a> (63 MB) <a href="#">Dokumentationsanhang</a>  Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a>	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. <i>Schlussbericht: 102 S.</i> <i>Dokumentationsanhang: 3 Bde in 1 Ordner</i> Band 1: Bericht der Arbeitsgruppe 1: Projekte für den Aus- und Neubau von Alpenbahnen (S. 9-201 im pdf-Dokument) Band 2: Bericht der Arbeitsgruppe 2: Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose auf den Alpentransitlinien Band 3: Das Ostalpenbahnversprechen. Rechtsgutachten von Professor Dr. Wilhelm Oswald (S.304-331 im pdf-Dokument) <i>Projekte (Bericht der Arbeitsgruppe 1):</i> Lötschberg-Doppelspur: bestehende Linie Lötschberg-Basis: neue Linie Frutigen - Raron mit Lötschberg-Basistunnel (34,9 km) Gotthard-West: Doppelspur Luzern - Pilatustunnel (7 km) - Brünigtunnel (9,7 km) - Meiringen - ... - Gotthard West Basistunnel Innertkirchen - Bignasco (48,5 km) - Locarno – Giubiasco Gotthard-Basis: neue Doppelspur Erstfeld - Amsteg - Giornico (Gotthard-Basistunnel, 45 km) – Biasca Tödi-Greina: Linthal - Trun (Tunnel, 19,8 km), Trun - Dongo (Bleniotal) Greinatunnel (35,1 km) Splügenbahn: neue Doppelspur Chur - Thusis - Chiavenna (Splügentunnel, 45,2 km) – Lecco (zahlreiche Tunnels)
------	--	---	--	--

1972	<p>Studiengruppe TRANSAS (TRANSAS = Transalpines Hochleistungs-Transportsystem) Zusammensetzung der Studiengruppe TRANSAS: Institut für Strassen- und Untertagbau der ETH Zürich + Basler &amp; Hofmann, 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 Mikrofich katalog: Signaturen: Oq 4986 (de) Schlussbericht, Oq 4987 (fr), Rapport final</p> <p>Direkte Suche im Online-Katalog möglich für Signatur: Oq 18268 Res (= Dokumentation)</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. Dieses besteht aus neuen Eisenbahnlinien mit grossem Lichtraumprofil. Für den Bahntransport von kompletten Lastwagen, Cars und Personenwagen sind geschlossene Eisenbahnwagen vorgesehen, die nur auf den neuen Strecken verkehren können. Die TRANSAS-Varianten sollten im Norden an die damals in Deutschland geplante HSB Mannheim - München anschliessen. Im Süden war ein Huckepackterminal bei Mailand vorgesehen. Folgende Strecken wurden studiert:</p> <p>Gotthard-West TRANSAS: Strecke "Gotthard West" der KEA Luzern - Meiringen – Gotthard- West-Basistunnel Innertkirchen - Bignasco - Locarno – Giubiasco.</p> <p>Gotthard-Basis TRANSAS: Gotthard Basis der KEA und neue Zufahrten von Basel oder Schaffhausen sowie vom Südportal des Basistunnels bis zum Endpunkt bei Mailand.</p> <p>Tödi-Greina TRANSAS: Tödi - Greina der KEA mit neuen Zufahrten von Basel oder Schaffhausen sowie von Biasca bis Mailand.</p> <p>Bernardino TRANSAS (von KEA nicht studiert): Zufahrten Thusis, Bernadino-Basistunnel (Thusis - Lostalio im Misox) sowie von Lostalio bis Endpunkt bei Mailand.</p> <p>SplügenTRANSAS: Splügen-Projekt der KEA und Zufahrten von Basel oder Schaffhausen oder St. Margrethen nach Thusis, Splügen-Linie bis Lecco, Lecco bis Mailand.</p> <p>Splügen-West TRANSAS: wie Splügen TRANSAS</p> <p>Kostenschätzung für Gotthard-Basistunnel mit zwei Röhren 1'830 Mio. (Preisstand 1965).</p>
------	---	--	---	--

1976	Bauabteilung der Generaldirektion SBB	Bauprojekt Gotthard-Basislinie Technischer Bericht - Kurzfassung	Heimausleihe bei <a href="#">SBB</a> <a href="#">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 Anschlussstrecken von Erstfeld nach Amsteg und von Bodio nach Biasca. Die Resultate des Projektes wurden zudem für die Kontaktgruppe Gotthard-Splügen verwendet.
------	--	--	--	--

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.</p> <p><a href="#">Bundesbeschluss vom 22. Juni 1976 über den Ausbau der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) auf Doppelspur</a></p>
------	--------------------	--	---	--



1979	<p>Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen" eingesetzt vom EVED und den Vertretern der Ostschweizer Kantone. Sekretariat: Eidgenössisches Amt für Verkehr</p>	<p>Neue Eisenbahnalpen transversale. Gotthardbasis- und Splügenlinie im Vergleich. Schlussbericht der Kontaktgruppe "Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen"</p> <p>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 »</p> <p>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»</p>	<p><a href="#">Bericht</a></p> <p>Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a></p> <p>Signaturen:</p> <p>BIG GVF F4 (dt)</p> <p>BIG GVF F 3a (fr)</p> <p>BIG GVF F 5 (it)</p>	<p>Die Kontaktgruppe vergleicht das Gotthard-Basis-Projekt gemäss KEA mit einem modifizierten Splügenprojekt.</p> <p>Der Entscheid über die Variantenwahl wird vom Mitentscheid der betroffenen Nachbarländer abhängig gemacht.</p> <p>Angaben betr. Kosten S. 32</p>
1982	<p>Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Bundesamt für Verkehr</p>	<p>Eisenbahntransitlinie Gotthard - Splügen, Zusammenfassung der Vernehmlassungen der Kantonsregierungen sowie der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission, Februar 1982</p>	<p>Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a></p> <p>Signatur: BIG ARE 8.20.11/6</p>	

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 Eckkantenhöhe 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	Volksabstimmung vom 27. Februar 1983. Verfassungsartikel über Treibstoffzölle ... Erläuterungen des Bundesrates	Dokument <a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Die Bestimmungen betr. Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge wurden vom Parlament eingefügt. Aufgrund dieser Verfassungsänderung konnte ein Viertel der NEAT aus zweckgebundenen Treibstoffzöllen (heute Mineralölsteuer) finanziert werden.

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>	<p>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. ...“</p>
1985	Ständerat M. L. Cavelty	<p>85.236 Parlamentarische Initiative. Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung</p> <p>Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung. Vorprüfung der technischen Machbarkeit Transversale ferroviaire des Alpes en forme de Y. Examen préliminaire de la faisabilité technique, Zürich. Bernath und Partner, 1986, 26 S.</p>	<p><a href="#">Verhandlungen des Ständerates über die Initiative Cavelty</a> (2. Oktober 1986)</p> <p><a href="#">Bericht Bernath</a></p>	<p>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.</p> <p>Die Initiative wurde zurückgezogen zugunsten der Motion ad 85.074</p>

1986	Schweiz. Bundesversammlung	Motion ad 85.074 «Bahn 2000». Konzept «Rail 2000». Projet	<p><a href="#">Verhandlungen des Nationalrates zur Motion (8.10.1986)</a> Seite 1443 (Begründung im <a href="#">Bericht</a> zum Eintreten auf S. 1387)</p> <p>Vom Ständerat am <a href="#">17.12.1986</a> überwiesen (siehe S. 823 ff)</p>	<p>«Alpenbahntransversale</p> <p>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.»</p>
1986	Schweiz. Bundesversammlung	<p>84.452 Motion des Nationalrates (Salvioni) Eisenbahn-Alpentransversale</p> <p>Motion du Conseil national (Salvioni) Ligne ferroviaire à travers les Alpes</p>	<p><a href="#">Verhandlungen des Nationalrates 16.12.1985-1</a></p> <p><a href="#">Verhandlungen des Nationalrates 16.12.1985-2</a></p> <p>Vom Ständerat ohne Diskussion am 2.10.1986 überwiesen (siehe Verhandlungen des Ständerates über die Initiative Cavelti, S. 568)</p>	<p>«Eisenbahn-Alpentransversale</p> <p>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 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>

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>Aufgrund der Vorlage 84.094 wurde der Rawilübergang vom Berner Oberland ins Wallis aus dem Nationalstrassennetz genommen. Hingegen wurde folgendes Postulat überwiesen:</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, unter Einschluss eines möglichst leistungsfähigen Bahnverlades. »</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>Dr. H.-J. Bertschi, Dürrenäsch</p>	<p>NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Basisbericht</p> <p><i>Synthese (147 S.)</i></p> <p><i>10 Teilberichte mit separater Zählung in 5 Bänden:</i></p> <p><i>Band 1:</i></p> <p>Vorwort, 1. Einleitung, 2. Vorgehen zur NEAT-Aufarbeitung 1986/87, 3. Das Umfeld aus wirtschaftlicher, technischer und betrieblicher Sicht und seine Entwicklung</p> <p><i>Band 2:</i></p>	<p><a href="#">Teilbericht 8</a> (12 MB)</p> <p>Darstellung der Planungsfälle - Ergebnisse der technischen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aufarbeitung; Umweltauswirkungen</p> <p>Heimausleihe des ganzen Berichts bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a> Signatur Nq 158234/1 - 158234/6</p> <p>Heimausleihe des ganzen Berichts bei der Bibliothek am Guisanplatz (BIG)</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 diene als Grundlage für die Berichte Zweckmässigkeitsprüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Vernehmlassungsverfahren, das am 15.</p>

	<p>(Teilbericht 6)  Auftraggeber:  Eidgenössisches  Verkehrs- und  Energiewirtschafts  departement,  Projektleitung NEAT</p>	<p>4. Nachfrageentwicklung des alpenquerenden Personen- und Güterverkehrs, 5. Abschätzung der Verkehrsnachfrage im Referenzfall und je Planungsfall, 6. Marktorientiertes Angebotskonzept</p> <p><i>Band 3:</i></p> <p>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)</p> <p><i>Band 4:</i></p> <p>8. Darstellung der Planungsfälle - Ergebnisse der technischen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aufarbeitung; Umweltauswirkungen</p> <p><i>Band 5:</i></p> <p>9. Regionalwirtschaftliche</p>	<p><a href="https://www.alexandria.ch">https://www.alexandria.ch</a>  Signatur ARE 8.20.92</p>	<p>September 1988 eröffnet wurde, angefordert werden konnten. Im Basisbericht wird vom Bau einer zum grossen Teil neuen Transitachse von Deutschland bis Italien</p> <p>ausgegangen, eine Kombination von Teilen mehrerer Planungsfälle wurde erst später geprüft.</p> <p>Für die Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon wurden folgende Strecken eingeplant:</p> <p>Planungsfall Gotthard:</p> <p>Ausbau und Neubaustrecken Sursee - Luzern - Arth-Goldau sowie Zürich - Zug - Arth-Goldau, Arth - Goldau bis Chiasso.</p> <p>Total Tunnelstrecken: 147,5 km, davon:  Gotthard-Basistunnel 49,25 km</p> <p>Weitere Tunnel über 4 km:</p> <p>Uetliberg 11,8 km, Neuenkirch 4,6 km, Sonnenberg 4,7 km, Rooter 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:</p> <p>Total Tunnelstrecken: 110 km, davon:  Lötschberg-Basistunnel: 38,15 km (südlich Reichenbach bis Raron)  Simplon-Basistunnel: 35,4 km</p> <p>Drei Tunnel südlich von Domodossola von 8,0 km, 6,5 km und 14,5 km Länge</p> <p>Gotthard-Basistunnel: 49,25 km, Doppelspurtunnel mit seitlichem</p>
--	--	---	--	---

		Aspekte und Bewertung, 10. Gesamtwirtschaftliche Bewertung		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)
1988	INFRAS Infrastruktur- und Entwicklungsplanung, Zürich Projektleiter: Mauch Samuel	Neue Eisenbahn- Alpentransversale durch die Schweiz. Zweckmässigkeitsprüfung. Schlussbericht zuhanden des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements	<a href="#">Bericht</a>  Heimausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a>  Signaturen Nq 131422 (de) Nq 131423 (it) Nq 131424 (fr) Nbq 51686 (englische Zusammenfassung)	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.
1988	Ernst Basler & Partner, Zürich	Neue Eisenbahn- Alpentransversale durch die Schweiz. Bericht zur Umweltverträglichkeit	<a href="#">Bericht</a> (7 MB, Karten schwarz-weiss in reduziertem Massstab aus dem Basisbericht)  Heimausleihe bei der <a href="#">Schweizerischen Nationalbibliothek</a> Direkte Suche im Online- Katalog möglich: Signaturen Nq 131421 (de) Nq 131429 (fr)	

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	<p>Schreiben des UVEK vom 14. September 1988 an Kantone, Parteien, Organisationen, mit Zusammenfassung der wichtigsten Beurteilungsgrundlagen sowie Fragen, die im Verfahren beantwortet werden sollen.</p> <p>Dem Schreiben war die Zusammenfassung der Zweckmässigkeitsprüfung beigelegt. Der Schlussbericht Zweckmässigkeitsprüfung und der Bericht zur Umweltverträglichkeit konnten angefordert werden. Der Basisbericht wurde nicht erwähnt.</p>



1989	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement EVED	NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens, April 1989	<a href="#">Bericht</a> (2 MB)	<p>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. ...."</p>
1989	Emch+Berger Bern AG, Ingenieurunternehmung	Lötschbergbasistunnel. Generelle Studie, März 1989	Heimausleihe bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> , Signatur BIG KOP 36278	<p>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)</p>

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:</p> <p>Heustrich - Raron/Steg/Gampel mit Lötschberg-Basistunnel und Autoverlad Heustrich - Rhonetal</p> <p>Arth-Goldau - Lugano mit Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel</p> <p>Tunnels über 10 km Länge:</p> <p><i>Gotthard-Achse:</i> Axentunnel 12 km Gotthard- Basis 49,2 km (3,71 Mia) Ceneri 12,6 km</p> <p><i>Lötschberg-Achse:</i> Lötschberg-Basis 28,4 km (1,99 Mia.)</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 Litti/Baar (12,97 km) mit einem Ast Richtung Osten (Hirzeltunnel, 4,96 km).</p>

1990/ 91	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 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</p> <p>Die Planung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:</p> <p>a) Kurz- und mittelfristig: ... Die Schweiz baut die Transitstrecke über den Lötschberg und den Simplon bis Ende 1994 so aus, dass die Beförderung von Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 m auf der Schiene möglich ist. ...</p> <p>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, ...),</li> <li>- Bau einer Basislinie zwischen dem Gebiet um Frutigen und dem Rhônental, einschliesslich eines Lötschberg-Basistunnels (Länge: rund 30 km, ...). Das Abkommen wurde durch das <a href="#">Landverkehrsabkommen von 1999</a> abgelöst. Dieses verweist u. a. auf diesen Artikel 5.</li> </ul>
1992	Schweiz. Bundesrat	Volksabstimmung vom 27. September 1992. Erläuterungen des Bundesrates	<a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Die Vorlage (Alpentransit-Beschluss) wurde angenommen

1994	Schweiz. Bundesrat	Volksabstimmung vom 20. Februar 1994. Erläuterungen des Bundesrates	<a href="#">de, fr, it</a>	... Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (angenommen) Eidgenössische Volksinitiative 'zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr' (angenommen)
1994/6	SBB Alptransit Gotthard	Vorprojekt für die Gotthard-Achse (Arth-Goldau - Lugano) sowie Zimmerberg- und Hirzeltunnel	<a href="#">Liste der Vorprojektunterlagen</a>	Kann bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> und bei der <a href="#">Nationalbibliothek</a> eingesehen werden
1994	Unternehmensleitung BLS AlpTransit AG	Vorprojekt Lötschberg-Basislinie	<a href="#">Liste der Vorprojektunterlagen</a> <a href="#">Synthese Vorprojekt</a>	Kann bei der <a href="#">Bibliothek am Guisanplatz</a> und bei der <a href="#">Nationalbibliothek</a> eingesehen werden
1995	Schweiz. Bundesrat	AlpTransit Vorprojekte Gotthard und Lötschberg. Erläuterungen zum Bundesratsentscheid vom 12. April 1995	<a href="#">Dokument</a>	
1995	Arbeitsgruppe Finanzierung des öffentlichen Verkehrs	Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs : Bericht zuhanden des Bundesrates	<a href="#">Dokument</a> (unvollständig)	Grundlage für Botschaft 96.059

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>	<p>Der Bundesrat beantragt eine neue Finanzierung und eine Reduktion auf Lötschberg-Basistunnel (teilweise einspurig), Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel, Zimmerberg-Basistunnel II (dieser wurde 2009 als NEAT-Projekt gestrichen, ist aber im Bahn-Ausbauschnitt 2035 vorgesehen.)</p> <p>Gründe für das Netzkonzept der NEAT: S. 680 ff (23 ff im Dokument)</p>
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	<a href="#">de</a> , <a href="#">fr</a> , <a href="#">it</a>	Die Verfassungsänderung wurde angenommen. Der geänderte <a href="#">Alpentransit-Beschluss</a> trat ohne Referendum in Kraft