

Dr. Max Friedli

Direktor Bundesamt für Verkehr (BAV)

**Die NEAT – Visionäres Infrastrukturprojekt
für eine nachhaltige Verkehrspolitik**

Eingangsreferat am

Verkehrsforum vom 8. Mai 2009

in Hamburg

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen und Herren,

Danke für den freundlichen Empfang und für die Gelegenheit, unser Jahrhundertprojekt für eine Neue Eisenbahn Alpentransversale NEAT hier in Hamburg vorzustellen. Die NEAT ist Teil der Schweizer Verkehrspolitik welche in der Nachhaltigkeit ganz zuoberst steht.

Sie haben zum Einstieg einen kurzen Film gesehen, der Ihnen einen Überblick über die NEAT verschafft hat. Und Sie haben es sicher bemerkt: wir sind stolz auf unser Grossprojekt!

Wir haben auch bereits einige wichtige Zwischenschritte erreicht:

- die eine Achse, der Lötschberg-Basistunnel, ist seit Ende 2007 in Betrieb und – wir dürfen dies so sagen – ein voller Erfolg: Nach nur 8 Jahren Bauzeit ist der 35 km lange Tunnel seit Beginn ohne Kinderkrankheiten auf modernstem technischem Niveau verfügbar. Die Verfügbarkeit der Infrastruktur liegt nahe bei 100 %. Die Auslastung beträgt im ersten Betriebsjahr bereits 77 %, an Spitzentagen liegt sie bei 99,1 %. Im Personenverkehr durften wir auf dieser Strecke eine Passagierzunahme von rund 30 % verzeichnen!
- Auf der zweiten Achse durch die Schweiz bauen wir am Gotthard-Basistunnel. Er wird dereinst mit 57 km der längste Tunnel der Welt sein. Wir sind sehr zufrieden mit dem Baufortschritt. Herr Simoni

wird Sie anschliessend im Detail über dieses Pionier-Projekt informieren.

Damit kommen wir den Zielen der Schweizer Verkehrspolitik Schritt für Schritt näher. Und damit einer Vision, die bereits unsere Vorfahren vor Augen hatten:

Schon seit Jahrhunderten träumen die Menschen von einer schnellen Verbindung von Nord nach Süd: ohne gefährlicher, zeitraubender und mühevoller Querung der Alpen.

Die ersten Bahntunnel durch die Alpen, namentlich der Gotthardtunnel vor 125 Jahren, waren ein erster Schritt.

Doch erst die heutige Bautechnik macht es möglich, diese Vision zu realisieren: Mit Hochgeschwindigkeit die Alpen durchqueren – ohne nennenswerte Steigung, ohne einschränkende Kurvenradien, mit modernsten Zugsicherungs- und Sicherheitstechniken.

Die NEAT ist ein wichtiges Element, um die Ziele der Schweizer Verkehrspolitik zu erreichen: eine umweltverträgliche, ressourcenschonende, kurz: eine nachhaltige Mobilität.

Weitere Elemente gehören zu dieser Politik:

- die konsequente Modernisierung der Bahn-Infrastruktur: Mehrere Milliarden-Programme sind bereits umgesetzt oder stehen kurz vor der Realisierung. Und bereits planen wir mit der Bahn 2030 die nächsten Ausbauschritte. Dazu gehört beispielsweise auch die Lärmsanierung von Eisenbahnstrecken und –wagen, so dass die

Akzeptanz in der Bevölkerung auch bei steigenden Verkehrszahlen weiterhin hoch ist.

- Die Schweiz sorgt für attraktive Bedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene: Die Verlagerung von Strassentransporten auf die Schiene wird gefördert.
- Auch den öffentlichen Personenverkehr ist in der Schweiz dank dichten, regelmässigen Verbindungen, einem klaren Angebot in hoher Qualität auf Rekord-Niveau. Und er wird auch in keinem andern Land Europas so intensiv genutzt, wie in der Schweiz.
- Und nicht zuletzt bietet die Schweiz ein positives Umfeld für Innovationen von Privaten und Hochschulen für alle Formen von Mobilität, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung unterstützen.

Die Grossinvestitionen in die Schiene bewältigt die Schweiz mit einem innovativen Finanzierungsmodell: der Fonds für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) stellt ausserhalb des jährlichen Budgetprozesses einen regelmässigen Geldfluss in die Bahngrossprojekte sicher. Er wurde – wie übrigens die Projekte selbst – von den schweizer Stimmberechtigten gutgeheissen.

Die mit rund zwei Dritteln der Einnahmen ergiebigste Quelle des Fonds ist die Leistungabhängige Schwerverkehrsabgabe – die Schweizer Strassenmaut.

Mit ihr werden die sogenannten „externen Kosten“ des Güterschwerverkehrs abgegolten. So wird auch die Kostenwahrheit

zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Schiene hergestellt – und damit die preisliche Konkurrenzfähigkeit der Güterbahnen gefördert.

Sie sehen, wir haben schon viel erreicht und haben ambitionierte Ziele. Doch es bleibt noch einiges zu tun auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Ein Ziel, das auch die Schweiz nicht alleine erreicht – sondern nur gemeinsam mit Europa.

Herzlichen Dank.