

从“隧道战争”到 NRLA

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

修建基线隧道——即在山谷高度穿越阿尔卑斯山的平坦铁路——的设想自 20 世纪 60 年代起便开始讨论。1964 年 1 月 22 日，九个州成立了圣哥达州常设会议，以推动铁路基线隧道的建设；1968 年，该会议与圣哥达委员会合并。1970 年，一个联邦委员会以 15 票对 3 票选择了圣哥达线路，其 1971 年 9 月的报告预测，基线每天可通行约 360 列火车。¹由于圣哥达、勒奇山—辛普朗以及经格劳宾登州的东部线路（施普吕根）之间的竞争，该项目被拖延了二十年——这是 19 世纪那场竞争的重演，时人称之为“隧道战争”。1989 年 5 月 10 日，联邦委员会决定采取网络方案：修建圣哥达基线隧道、一条较短的勒奇山基线隧道，并改善东部连接线路。

1992 年 9 月 27 日，人民以 63.6% 的赞成票通过了《关于修建瑞士跨阿尔卑斯铁路线的联邦决议》。该项目估计耗资约 101 亿瑞士法郎规定在圣哥达和勒奇山—辛普朗两条轴线上均修建基线隧道。只有乌里州和两个阿彭策尔半州否决了该决议。²两年后，即 1994 年 2 月 20 日，人民违背联邦委员会和议会的建议，以 51.9% 的赞成票通过了《阿尔卑斯倡议》。该倡议要求在十年内将从边境到边境的跨阿尔卑斯货物运输转由铁路承担，并禁止增加阿尔卑斯地区过境公路的通行能力。乌里州以 87.6% 的赞成票通过了该倡议，而法语区各州则明确予以否决。³关于保护阿尔卑斯山的条款，即现

行《联邦宪法》第 84 条，赋予该铁路项目一项超越运输能力的宪法目的：保护阿尔卑斯地区免受过境交通的不利影响。⁴

1 2016 年和 2020 年的基线隧道

新阿尔卑斯铁路干线（NRLA）及其他大型铁路项目的资金，通过 1998 年 11 月 29 日的公投得到保障，该公投设立了一项专门基金（见下一节）。⁵全长 34.6 公里的勒奇山基线隧道于 2007 年 12 月 9 日通车。全长 57 公里、连接埃斯特费尔德与博迪奥的圣哥达基线隧道于 2016 年 6 月 1 日举行落成典礼，联邦主席、德国总理、法国总统和意大利总理出席。定期运营于 2016 年 12 月 11 日开始。⁶隧道最深处位于山体表面以下 2,300 米，两条单线隧道管道连同联络通道的隧道总长约 152 公里。工程历时十七年，开挖岩石约 2,820 万吨；在约 2,600 名工人中，有九人在事故中丧生。⁷该隧道耗资约 122 亿瑞士法郎，勒奇山隧道耗资 53 亿瑞士法郎，切内里隧道耗资 36 亿瑞士法郎；而将圣哥达轴线扩建至可通行 4 米角高的卡车挂车和集装箱，耗资近 10 亿瑞士法郎。⁸

切内里基线隧道全长 15.4 公里，连接贝林佐纳附近的卡莫里诺与卢加诺附近的韦齐亚，自 2006 年 6 月 2 日起开工建设。该隧道于 2020 年 9 月 4 日举行落成典礼，并于 2020 年 12 月 12 日至 13 日时刻表调整时投入定期运营。它的竣工标志着新阿尔卑斯铁路干线建设的完成，距 1992 年的公投已过去 28 年。⁹对提契诺州而言，切内里隧道的影响可与 1882 年的切内里线相提并论。它将贝林佐纳至卢加诺的行车时间从约 30 分钟缩短至约 15 分钟，将洛迦诺至卢加诺的行车时间从约 50 分钟缩短至约 30 分钟，使该州成为由区域性 TILO 铁路网服务的统一劳动力市场。如今，苏黎世与卢加诺之间的车程已不到两小时。¹⁰

2 运输方式转移及其局限

将跨阿尔卑斯货运转由铁路承担的宪法目标尚未实现。《关于将重型货物运输从公路转向铁路的联邦法》设定的目标是每年 65 万次跨阿尔卑斯卡车行程。2024 年实际约为 96 万次；截至 2024 年底，铁路在跨阿尔卑斯货运中的份额降至约 70.3%，比 2022 年下降 2.6 个百分点。¹ 联邦委员会将这一停滞部分归因于德国和意大利接驳线路建设进展缓慢，并已支持其现代化改造。联邦委员会还提出了支持单车皮货运和联合运输的措施，并拟对电动卡车征收重型车辆费，以便在“滚动公路”（*Rollende Landstrasse*）于 2025 年 12 月终止后，铁路仍能保持竞争力。因此，基线隧道是瑞士的一项投资，其回报却取决于两个邻国的基础设施——而正是这两个国家在 1869 年和 1871 年为最初的圣哥达线出资。

3 注释

1. Meister（同上），关于 1964 年 1 月 22 日的常设会议、1968 年 9 月 12 日的合并、15 票对 3 票的表决、1971 年 9 月 16 日的报告以及 1989 年 5 月 10 日的决定。Meister 还引用了 1973 年一份题为“Vom Tunnelkrieg zur Verständigung”的公报。
2. Swissvotes，第 382 号公投（1992 年 9 月 27 日）简介，<https://swissvotes.ch/vote/382.00/kurzbeschreibung-de.pdf>。
3. Swissvotes，第 408 号公投（1994 年 2 月 20 日）简介，<https://swissvotes.ch/vote/408.00/kurzbeschreibung-de.pdf>。
4. 1999 年 4 月 18 日《瑞士联邦宪法》，SR 101，第 84 条，英文文本见 droit-bilingue.ch，<https://droit-bilingue.ch/en-it/1/10/101-84-99.html>。
5. Swissvotes，第 445 号公投（1998 年 11 月 29 日）简介，<https://swissvotes.ch/vote/445.00/kurzbeschreibung-de.pdf>。

从“隧道战争”到NRLA

6. 联邦交通局（FOT），Neue Wege durch Europa. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale（NEAT）（2019年），
https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/neat/die_neue_eisenbahn-alpentransversaleneat.pdf.download.pdf/die_neue_eisenbahn-alpentransversaleneat.pdf，关于勒奇山隧道及圣哥达隧道的长度；TunnelTalk，“Grand opening of world record Gotthard Baseline”，2016年6月1日，
<https://tunneltalk.com/Gotthard-Baseline-1June2016-Opening-celebrations.php>，关于落成典礼及2016年12月11日开始运营。
7. Ticino Turismo，“La nuova ferrovia transalpina (NFTA)”，
<https://www.ticino.ch/it/campaigns/alptransit.html>，关于深度及152公里；TunnelTalk（同上），关于十七年工期、开挖量以及2,600名工人中九人死亡。
8. FOT，Neue Wege durch Europa（同上）。
9. FOT、SBB和AlpTransit Gotthard AG，“Cerimonia di inaugurazione del Ceneri nel 2020”，2019年8月29日，
<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/58206.pdf>；Ticino Turismo（同上），关于2006年6月2日开工。
10. Ticino Turismo（同上）。

11. 瑞士联邦委员会，新闻稿“Bundesrat setzt sich für leistungsfähige NEAT-Zulaufstrecken ein”，2025 年 11 月 19 日，<https://www.admin.ch/de/newsb/BeYR4WQfaWWdnbkUH7i9t>；[plattformj.ch](https://www.plattformj.ch)，“Alpenquerender Güterverkehr”，2025 年 11 月 19 日，<https://www.plattformj.ch/artikel/237926/>。2008 年 12 月 19 日《关于将重型货物运输从公路转移至铁路的联邦法律》（Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG），SR 740.1，第 3 条第 1 款，<https://www.droit-bilingue.ch/de-fr/7/74/740.1-3-6.html>：“das Ziel von höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr”，根据第 2 款，该目标应于“spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels”实现。上述两项来源亦涵盖联邦委员会提出的措施。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/lugano-from-the-tunnel-war-to-the-nrla