

85.074

"Bahn 2000". Konzept

"Rail 2000". Projekt

**Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale**

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats



DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seiten</u>
A. Uebersicht über die Verhandlungen	III
B. Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen	IV
C. Rednerliste	X
D. Schwerpunkte der Diskussionen	XII
E. <u>Verhandlungen der Räte</u>	
Nationalrat (7./8.10.1986)	1
Ständerat (17.12.1986)	63
<u>Schlussabstimmungen</u>	
Nationalrat (19.12.1986)	81
Ständerat (19.12.1986)	83

Table des matières

	<u>Pages</u>
A. Résumé des délibérations	III
B. Résumé détaillé des délibérations	IV
C. Liste des orateurs	X
D. Eléments essentiels des débats	XV
E. <u>Débats dans les conseils</u>	
Conseil national (7./8.10.1986)	1
Conseil des Etats (17.12.1986)	63
<u>Votes finaux</u>	
Conseil national (19.12.1986)	81
Conseil des Etats (19.12.1986)	83

Bern, 19.10.1987 Cn/mlb
Berne,

A. Uebersicht über die Verhandlungen Résumé des délibérations

× 128/85.074 n Bahn 2000. Konzept

Bericht und Beschlussesentwürfe vom 16. Dezember 1985 (BBl 1986 I, 193) über das Konzept Bahn 2000 und Botschaft und Beschlussesentwurf über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen.

N *Verkehrskommission*, erweitert durch:
Butty, Clivaz, Kohler Raoul, Müller-Meilen

S *Verkehrskommission*

Motion der Kommission des Nationalrates, vom 26. August 1986:

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.

1986 8. Oktober. Beschluss des Nationalrates: Die Motion der Kommission wird angenommen.

1986 17. Dezember. Beschluss des Ständerates: Die Motion des Nationalrates wird angenommen (siehe gleichlautende Motion des Ständerates Nr. Zu85.236 vom 2. Oktober 1986).

A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzeptes Bahn 2000

1986 8. Oktober. Beschluss des Nationalrates: Streichen.

1986 17. Dezember. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen

1986 8. Oktober. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1986 17. Dezember. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1986 19. Dezember. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1986 19. Dezember. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 1987 I, 46; Ablauf der Referendumsfrist: 13. April 1987

C. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes Bahn 2000, Teil SBB

1986 8. Oktober. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

Postulat der Kommission des Ständerates, vom 13. November 1986

Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Der Bundesrat wird beauftragt, die mit dem Postulat Ducret angestrebte Machbarkeitsstudie für eine Swissmetro erst nach Verabschiedung der Vorlage Bahn 2000 ausführen zu lassen.

1986 17. Dezember. Beschluss des Ständerates: Zustimmung. Das Postulat der Kommission wird angenommen.

Der Bundesbeschluss wird veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

× 128/85.074 n Rail 2000. Projet

Rapport sur le projet RAIL 2000, message et projets d'arrêtés du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 181) sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux.

N *Commission des transports et du trafic*, élargie par:
Butty, Clivaz, Kohler Raoul, Müller-Meilen

E *Commission des transports et du trafic*

Motion de la commission du Conseil national, du 26 août 1986

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 8 octobre. Décision du Conseil national: La motion de la commission est adoptée.

1986 17 décembre. Décision du Conseil des Etats: La motion du Conseil national est adoptée (voir motion identique du Conseil des Etats n° 145/Ad85.236 du 2 octobre 1986).

A. Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet Rail 2000

1986 8 octobre. Décision du Conseil national: Biffer.

1986 17 décembre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

B. Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux

1986 8 octobre. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1986 17 décembre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1986 19 décembre. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1986 19 décembre. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 1987 I, 46; délai d'opposition: 13 avril 1987

C. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet Rail 2000, partie CFF

1986 8 octobre. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

Postulat de la commission du Conseil des Etats, du 13 novembre 1986

Swissmetro. Etude de faisabilité

Le Conseil fédéral est chargé de faire élaborer l'étude de faisabilité sur le projet de transport publics Swissmetro, étude visée par le postulat Ducret, seulement après l'adoption du projet Rail 2000.

1986 17 décembre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

Le postulat de la commission est adopté.

Sera publié dans la Feuille fédérale dès que la base légale sur laquelle il se fonde sera en vigueur

B. Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

		<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
1. <u>Nationalrat</u>	<u>Conseil national</u>	
.1 <u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débats sur l'entrée en</u> <u>matière</u>	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	3
Einzelanträge	Propositions individuelles	3/4
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, <u>rapporteur</u>	4
Massy, <u>Berichterstatter</u>	Massy, <u>rapporteur</u>	7
Bundi, <u>Präsident</u>	Bundi, <u>président</u>	8
Müller-Scharnachtal		9
Ruf-Bern		10
Geissbühler		11
Bundi, <u>Präsident</u>	Bundi, <u>président</u>	12
Nussbaumer		12
Bircher		14
Cavadini		15
Fetz		16
Dünki		18
Wyss		19
Hofmann		19
Cotti Flavio		21
Fierz		22
Graf		22
Christinat		23
Giger		23
Schmidhalter		24
Friedli		24
Aliesch		24
Brélaz		25
Hösli		25
Künzi		26
Etique		26
Ziegler		27
Müller-Meilen		27
Soldini		28
Meyer-Bern		28
Zbinden		29
Loretan		29
Ruffy		30
Eng		31
Rüttimann		31
Aubry		31
Leuenberger-Solothurn		32
Schwarz		32

		<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
Fischer-Sursee		33
Rebeaud		33
Weber Leo		34
Rime		35
Zwygart		35
Wellauer		35
Ammann-St. Gallen		36
Müller-Wiliberg		36
Vannay		37
Bremi		37
Humbel		38
Seiler		38
Clivaz		38
Fehr		39
Segmüller		39
Houmard		40
Hari		40
Ruf-Bern		40
Candaux		41
Nebiker		42
Thévoz		42
Ruch-Zuchwil		42
Steinegger		43
Blocher		43
Eggli-Winterthur		44
Flubacher		45
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, <u>rapporteur</u>	45
Massy, <u>Berichterstatter</u>	Massy, <u>rapporteur</u>	47
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, <u>conseiller fédéral</u>	47
Rückweisungsanträge	Propositions de renvoi	
Abstimmung	Vote	52
A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Kon- zeptes BAHN 2000	A. Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000	
Bundi, Präsident	Bundi, président	52
Abstimmung	Vote	52
B. Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000	B. Arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000	
Bundi, Präsident	Bundi, président	52
Rückweisungsanträge	Propositions de renvoi	52
Abstimmung	Vote	52

<u>.2 Detailberatung</u>	<u>Discussion par articles:</u>	
Titel und Ingress, Art. 1	Titre et préambule, art. 1	52
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	52
Art. 1	Art. 1	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	52
Antrag Wanner	Proposition Wanner	52
Eventualantrag Nussbaumer	Proposition subsidiaire Nussbaumer	52
Eventualantrag Hofmann	Proposition subsidiaire Hofmann	52
Eventualantrag Ruf-Bern	Proposition subsidiaire Ruf- Berne	52
Wanner		53
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, <u>rapporteur</u>	53
Abstimmung	Vote	53
Bundi, Präsident	Bundi, président	53
Nussbaumer		53
Hofmann		54
Butty		55
Eng		56
Berger		56
Nussbaumer		57
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, <u>rapporteur</u>	57
Massy, <u>Berichterstatter</u>	Massy, <u>rapporteur</u>	57
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, <u>conseiller fédéral</u>	57
Art. 1 Abs. 2 (neu)	Art. 1 al. 2 (nouveau)	
Antrag Meyer-Bern	Proposition Meyer-Berne	58
Meyer-Bern	Meyer-Berne	58
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, <u>conseiller fédéral</u>	59
Abstimmung	Vote	59
Art. 2	Art. 2	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	59
Rebeaud		59
Art. 3	Art. 3	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	60
Gesamtabstimmung		
C. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000, Teil SBB	C. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF	

		<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
Art. 1	Art. 1	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	60
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, rapporteur	60
Art. 1a	Art. 1a	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	60
Antrag Cavadini	Proposition Cavadini	60
Antrag Fetz	Proposition Fetz	60
Fetz		60
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, conseiller fédéral	60
Abstimmung	Vote	61
Cavadini		61
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, rapporteur	61
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, conseiller fédéral	61
Bundi, Präsident	Bundi, président	61
Fierz		61
Abstimmung	Vote	61
Art. 2	Art. 2	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	61
Art. 3	Art. 3	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	61
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	61
Eventualantrag Hofmann	Proposition subsidiaire Hofmann	
D. Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Linie Mattstetten- Rothrist der SBB (neu)	D. Arrêté fédéral sur la construc- tion d'une nouvelle ligne des CFF de Mattstetten à Rothrist (nouveau)	
Bundi, Präsident	Bundi, président	61
Motion der Kommission des Nationalrates. Alpentrans- versale	Motion de la commission du Conseil national. Ligne ferro- viaire à travers les Alpes	
Kühne, <u>Berichterstatter</u>	Kühne, rapporteur	62
Massy, <u>Berichterstatter</u>	Massy, rapporteur	62
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, conseiller fédéral	62
2. <u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
.1 <u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débats sur l'entrée en matière</u>	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	65
Piller, <u>Berichterstatter</u>	Piller, rapporteur	65

	<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
Stucki	68
Knüsel	68
Weber	69
Debétaz	70
Gerber	71
Hefti	71
Jagmetti	71
Belser	72
Schoch	72
Affolter	73
Hänsenberger	73
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	74
	Schlumpf, <u>conseiller fédéral</u>
A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzepts BAHN 2000	A. Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000
Antrag der Kommission	Proposition de la commission 77
Antrag Gerber	Proposition Gerber 77
Gerber	77
B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der SBB	B. Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des CFF
Antrag der Kommission	Proposition de la commission
. 2 <u>Detailberatung</u>	
<u>Discussions par articles</u>	
Titel und Ingress, Art. 1	Titre et préambule, art. 1 77
Antrag der Kommission	Proposition de la commission 77
Art. 1	Art. 1
Antrag der Kommission	Proposition de la commission 77
Piller, <u>Berichterstatler</u>	Piller, <u>rapporteur</u> 77
Art. 2, 3	Art. 2, 3
Antrag der Kommission	Proposition de la commission 78
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble 78
C. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzepts BAHN 2000, Teil SBB	C. Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF
<u>Detailberatung</u>	
<u>Discussion par articles</u>	
Titel und Ingress	Titre et préambule

		<u>Seiten</u> <u>Pages</u>
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	78
Art. 1	Art. 1	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	78
Piller, <u>Berichterstatter</u>	Piller, <u>rapporteur</u>	78
Art. 1a, 2, 3	Art. 1a, 2, 3	
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	78
Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	78
Motion des Nationalrates	Motion du Conseil national	78
Alpentransversale	Ligne ferroviaire à travers les Alpes	
Dobler, Präsident	Dobler, président	78
Cavelty		78
Lauber		79
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	Schlumpf, <u>conseiller fédéral</u>	79
Dobler, Präsident	Dobler, président	80
Postulat der Kommission	Postulat de la commission	
Swissmetro. Machbarkeitsstudie	Swissmétro. Etude de faisabilité	
Piller, <u>Berichterstatter</u>	Piller, <u>rapporteur</u>	80
Ducret		80
3. <u>Schlussabstimmungen</u>	<u>Votes finaux</u>	
.1 <u>Nationalrat</u>	<u>Conseil national</u>	
B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der SBB	B. Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des CFF	
.2 <u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der SBB	B. Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des CFF	83

C. Rednerliste

Liste des orateurs

1. NationalratConseil national

Aliesch	24
Ammann-St. Gallen	36
Aubry	31
Berger	56
Bircher	14
Blocher	43
Brélaz	25
Bremi	37
Bundi	8, 12, 52, 53, 60, 61
Butty	55
Candaux	41
Cavadini	15, 61
Christinat	23
Clivaz	38
Cotti Flavio	21
Dünki	18
Eggli-Winterthur	44
Eng	31, 56
Etique	26
Fehr	39
Fetz	16, 60
Fierz	22, 61
Fischer-Sursee	33
Flubacher	45
Friedli	24
Geissbühler	11
Giger	23
Graf	22
Hari	40
Hofmann	19, 54
Hösli	25
Houmard	40
Humbel	38
Kühne	4, 45, 53, 57, 60, 61, 62
Künzi	26
Leuenberger-Solothurn	32
Loretan	29
Massy	7, 47, 57, 62
Meyer-Bern	28, 58
Müller-Scharnachtal	9
Müller-Meilen	27
Müller-Wiliberg	36
Nebiker	42
Nussbaumer	12, 53, 57

Rebeaud	33, 59
Rime	35
Ruch-Zuchwil	42
Ruf-Bern	10, 40, 54
Ruffy	30
Rüttimann	31
Schmidhalter	24
Schwarz	32
Segmüller	39
Seiler	38
Soldini	28
Steinegger	43
Thévoz	42
Vannay	37
Wanner	53
Weber Leo	34
Wellauer	35
Wyss	19
Zbinden	29
Ziegler	27
Zwygart	35
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	47, 57, 59, 60, 61, 62

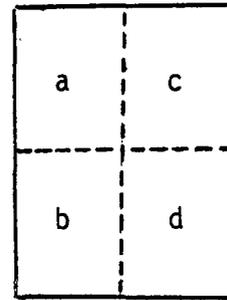
2. Ständerat

Conseil des Etats

Affolter	73
Belser	72
Cavelty	78
Debétaz	70
Dobler, <u>Präsident</u>	78, 79, 80
Ducret	80
Gerber	71
Hänsenberger	73
Hefti	71
Jagmetti	71
Knüsel	68
Lauber	79
Piller	65, 77, 78, 80
Schoch	72
Stucki	68
Weber	69
Schlumpf, <u>Bundesrat</u>	74, 79

D. Schwerpunkte der Diskussionen

Seiten-
unterteilung



Alpenbahntransversale	8c, 18d, 19d, 23d, 24a/b, 33b, 62a/b, 78c/d, 79
Annahme des Bundesbeschlusses	7b, 14b, 16b, 18d, 19a/b/d, 27b, 28a, 31b, 33d, 39b, 43a, 68b, 72b
Bedeutung des Konzeptes BAHN 2000	4b, 7d, 8d, 14c, 15d, 18c, 21a/d, 23a, 39c, 66a/b, 68d
Bedürfnis, Nachweis	10b, 14c, 39c, 42d, 65d
Bericht / Botschaft des Bundesrates	7a, 11a, 15d, 20d, 29a, 68b, 72c/d
Energieverbrauch	4b, 12b, 14d, 32b, 38b, 40d, 50d
Finanzierung	4b, 6d, 7a, 11b/d, 12a, 13b, 15c, 19c, 20d, 21c/d, 22d, 24d, 26c, 29b, 32d, 34d, 35 a/d, 43d, 49d, 67a, 74d, 75a/b
Förderung des öffentlichen Verkehrs	4b, 10a, 11d, 12c, 14b, 16b, 18a/b, 19b, 23c, 25c, 28b, 31c, 37c, 38d, 40b, 71a/b
Internationale Bedeutung	6d, 24a, 30d, 33b, 37b, 45d, 50a, 76a/b
Jurafusslinie	5b/c, 15a, 16d, 19b, 20c, 27b, 32b, 39b, 40c, 41d
Konzessionierte Transport- unternehmungen	6c, 19d, 24b, 31a/b, 39d, 71a, 72a
Kosten	6b/d, 8c, 12a, 16a/c, 19a/c, 21c, 42a/b, 67b, 68a/d, 74d
Landschaftsschutz	4d, 9d, 10c, 19b, 29a, 49a, 58c/d, 59b/c, 73d, 76b

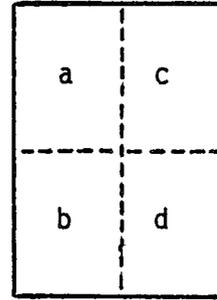
Lärm, Lärmschutz	5d, 13d, 18c, 19b, 30b
Neubaustrecken, Notwendigkeit	4c/d, 5c/d, 7d, 8a/b, 10b, 15a, 16d, 19d, 21b, 31b, 32c, 36d, 38c/d, 40d, 42b, 43a/b, 44b, 48c/d, 51a/b, 54c/d, 55a/b,c/d, 58a/b, 66c/d, 69c, 74a/b, 75b/c, 76c, 77a
Petition gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten-Olten	7b, 11c, 15a, 68b
Referendum, Unterstellung	6c, 9d, 12d, 13a, 14b, 16b, 18d, 19c, 32d, 41b, 50d, 71c/d
Rückweisung an den Bundesrat	3b/c/d, 8a, 10a/b, 13d, 17a, 19d, 20d, 21a, 22b/d, 25a/d, 41c, 45c/d, 47b, 50d, 53a/b
Stellungnahmen der Kantone	4d, 5b, 20a, 21b/c, 57b/c, 67d, 69b, 70c, 71c, 72b, 73a/b/d
Stellungnahmen von Regionen, Verbänden und diversen Organisationen	5a, 11d, 12d, 13a, 16b, 20b, 22d, 38a/b, 39b, 41b, 42a, 56b/c, 57b, 67d, 72d, 73a/b
Swissmetro	23a, 39b, 80b/c
Umweltbelastung, Umweltschutz	4b/d, 5c/d, 12d, 14c, 16d, 17b, 21b, 22b, 24d, 25d, 29a, 35b, 39c, 46a, 49a, 51c/d, 58c/d, 59b/c
Umweltverträglichkeitsprüfung	5d, 6a, 9c, 11a, 12c, 13d, 15a, 17a, 20a/b, 34c, 35c, 44a/b, 48d
Variantenwahl	4d, 5a/b, 6a/b, 8b/c, 12b, 13b/c, 14a/d, 15a, 16a/d, 18c, 19b, 20a, 21b, 22b, 23b, 24c, 26, 27c, 28a, 29c/d, 32c/d, 38c, 42c, 45d, 47c/d, 48c/d, 53c/d, 54a/b, 66c/d, 67b, 69b/c, 70a, 71b, 74a/b, 76d, 78a
Verkehrspolitik	4a/b/c, 7c/d, 11b, 14b, 15b/d, 18b, 19b, 21a/b, 22c, 27a, 30b/c, 34b, 37c/d, 45a/b, 48a/b, 70a/b, 74c/d, 77b
Vernehmlassungsverfahren	9b, 23a
Wahl des Verkehrsmittels	4b, 16b, 17a/b, 22b/c/d, 25c, 31d, 36b, 70d, 73c

Ziele des Konzeptes BAHN 2000

4b/c, 7c/d, 8a, 15c, 16a/c,
18a, 21a/b, 27d, 32a, 34b, 35d,
38d, 40c, 42b, 48b, 51d, 65d,
66a/b, 68b/c, 69a, 70d, 75c/d

D. Eléments essentiels des débats

Répartition des pages



Acceptation de l'arrêté fédéral	7b, 14b, 16b, 18d, 19a/b/d, 27b, 28a, 31b, 33d, 39b, 43a, 68b, 72b
Bruit, protection contre le bruit	5d, 13d, 18c, 19b, 30b
Buts du projet RAIL 2000	4b/c, 7c/d, 8a, 15c, 16a/c, 18a, 21a/b, 27d, 32a, 34b, 35d, 38d, 40c, 42b, 48b, 51d, 65d, 66a/b, 68b/c, 69a, 70d, 75c/d
Choix des moyens de transport	4b, 16b, 17a/b, 22b/c/d, 25c, 31d, 36b, 70d, 73c
Coûts	6b/d, 8c, 12a, 16a/c, 19a/c, 21c, 42a/b, 67b, 68a/d, 74d
Electricité, besoin des CFF	4b, 12b, 14d, 32b, 38b, 40d, 50d
Entreprises de transport concessionnaires	6c, 19d, 24b, 31a/b, 39d, 71a, 72a
Environnement, protection de l'environnement	4b/d, 5c/d, 12d, 14c, 16d, 17b, 21b, 22b, 24d, 25d, 29a, 35b, 39c, 46a, 49a, 51c/d, 58c/d, 59b/c
Etude de l'impact sur l'environnement (EIE)	5d, 6a, 9c, 11a, 12c, 13d, 15a, 17a, 20a/b, 34c, 35c, 44a/b, 48d
Financement	4b, 6d, 7a, 11b/d, 12a, 13b, 15c, 19c, 20d, 21c/d, 22d, 24d, 26c, 29b, 32d, 34d, 35a/d, 43d, 49d, 67a, 74d, 75a/b
Lignes nouvelles, nécessité	4c/d, 5c/d, 7d, 8a/b, 10b, 15a, 16d, 19d, 21b, 31b, 32c, 36d, 38c/d, 40d, 42b, 43a/b, 44b, 48c/d, 51a/b, 54c/d, 55, 58a/b, 66c/d, 69c, 74a/b, 75b/c, 76c, 77a

Ligne du pied du Jura	5b/c, 15a, 16d, 19b, 20c, 27b, 32b, 39b, 40c, 41d
Nécessité du RAIL 2000, justification	10b, 14c, 39c, 42d, 65d
Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes	8c, 18d, 19d, 23d, 24a/b, 33b, 62a/b, 78c/d, 79
Pétition contre le projet d'une ligne nouvelle Mattstetten-Oltten	7b, 11c, 15a, 68b
Politique des transports	4a/b/c, 7c/d, 11b, 14b, 15b/d, 18b, 19b, 21a/b, 22c, 27a, 30b/c, 34b, 37c/d, 45a/b, 48a/b, 70a/b, 74c/d, 77b
Portée du projet RAIL 2000	4b, 7d, 8d, 14c, 15d, 18c, 21a/d, 23a, 39c, 66a/b, 68d
Portée internationale	6d, 24a, 30d, 33b, 37b, 45d, 50a, 76a/b
Prises de position des cantons	4d, 5b, 20a, 21b/c, 57b/c, 67d, 69b, 70c, 71c, 72b, 73a/b/d
Prises de position de régions, d'associations et de différentes organisations	5a, 11d, 12d, 13a, 16b, 20b, 22d, 38a/b, 39b, 41b, 42a, 56b/c, 57b, 67d, 72d, 73a/b
Procédure de consultations	9b, 23a
Promotion des transports publics	4b, 10a, 11d, 12c, 14b, 16b, 18a/b, 19b, 23c, 25c, 28b, 31c, 37c, 38d, 40b, 71a/b
Protection de l'environnement	4b/d, 5c/d, 12d, 14c, 16d, 17b, 21b, 22b, 24d, 25d, 29a, 35b, 39c, 46a, 49a, 51c/d, 58c/d, 59b/c
Protection du paysage	4d, 9d, 10c, 19b, 29a, 49a, 58c/d, 59b/c, 73d, 76b
Rapport/Message du Conseil fédéral	7a, 11a, 15d, 20d, 29a, 68b, 72c/d
Référendum	6c, 9d, 12d, 13a, 14b, 16b, 18d, 19c, 32d, 41b, 50d, 71c/d

Renvoi au Conseil fédéral

3b/c/d, 8a, 10a/b, 13d, 17a,
19d, 20d, 21a, 22b/d, 25a/d,
41c, 45c/d, 47b, 50d, 53a/b

Swiss-Métro

23a, 39b, 80b/c

Variantes, choix

4d, 5a/b, 6a/b, 8b/c, 12b, 13b/c,
14a/d, 15a, 16a/d, 18c, 19b, 20a,
21b, 22b, 23b, 24c, 26, 27c, 28a,
29c/d, 32c/d, 38c, 42c, 45d, 47c/d,
48c/d, 53c/d, 54a/b, 66c/d, 67b,
69b/c, 70a, 71b, 74a/b, 76d, 78a

E. Verhandlungen der Räte

Débats dans les conseils

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 7./8.10.1986
Séance du

überarbeiten, dass zum Schutze von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sowie aus verkehrs-, finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen auf eine neue Bahnlinie durch das Mittelland (Mattstetten–Rothrist), gleich welcher Variante, verzichtet wird.

Stattdessen sind die bestehenden Bahnanlagen der Stammstrecke optimal zu modernisieren und auszubauen, wobei umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sind.

Eventualantrag Ruf-Bern

Bundesbeschluss B (Fassungen Bundesrat und Kommission)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, für alle zur Diskussion stehenden Varianten der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und insbesondere auch für den Ausbau der Stammlinie im Streckenabschnitt Bern–Olten umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sowie detaillierte Kostenvorschläge und Finanzierungsmodelle auszuarbeiten.

Antrag Geissbühler

Bundesbeschlüsse B und C

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Antrag,

- einen umfassenden Bedürfnisnachweis zu erbringen
- Umweltverträglichkeitsprüfungen in Auftrag zu geben für die Neubaustrecken-Varianten Mattstetten–Rothrist (inkl. «Verständigungsvariante Süd-Süd»)
- detaillierte Kostenberechnungen vorzulegen für alle Varianten.

Hauptantrag Nussbaumer

Bundesbeschlüsse A und B

Nach Entwurf des Bundesrates

Ergänzungsantrag Nussbaumer

Bundesbeschluss B (Fassungen Bundesrat und Kommission)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zusammen mit den betroffenen Kantonen eine Verständigungslösung zu suchen, die technisch und oekologisch den Bedürfnissen der SBB und der betroffenen Region gerecht wird.

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Müller-Scharnachtal

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à refondre le projet RAIL 2000 des points de vue de la politique et de la technique des transports, au vu des impératifs agricoles, sylvicoles et écologiques (étude d'impact), sous l'angle des nécessités économiques ainsi que dans l'optique de la politique financière. Il y aura également lieu de faire une étude comparative des différentes variantes possibles, en particulier des tronçons dits principaux.

Proposition Ruf-Berne

Renvoi au Conseil fédéral

qui est invité à remanier le projet en renonçant à la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist (quelle que soit la variante) de manière à sauvegarder l'environnement, à protéger les terres cultivables, les forêts et le paysage, mais aussi en vue de tenir compte des impératifs de la politique des transports, de la politique financière et de la politique économique. Il y aura lieu en contrepartie de moderniser et d'aménager au mieux les installations ferroviaires existantes, étant entendu qu'il sera procédé à de sérieuses études d'impact.

Proposition subsidiaire Ruf-Berne

Arrêté fédéral B (versions du Conseil fédéral et de la commission)

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à faire procéder à de sérieuses études d'impact

85.074

«Bahn 2000». Konzept

«Rail 2000». Projekt

Bericht, Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. Dezember 1985 (BB 1986 I, 193)

Rapport, message et projets d'arrêtés du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 421)

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Müller-Scharnachtal

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» umfassend nach verkehrspolitischen, verkehrstechnischen, land- und forstwirtschaftlichen, umweltschützerischen (Umweltverträglichkeitsprüfung) sowie nach Gesichtspunkten der Volkswirtschaft und der Finanzpolitik zu überprüfen. Variantenvergleiche sind integrierender Bestandteil dieser Untersuchungen. Dazu gehören insbesondere die Stammstrecken.

Antrag Ruf-Bern

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» dahingehend zu

et à élaborer des schémas de financement et des devis détaillés pour les diverses variantes en discussion du nouveau tronçon prévu. Mattstetten–Rothrist et en particulier pour l'aménagement de la ligne principale du tronçon Berne–Olten.

Proposition Geissbühler

Arrêtés fédéraux B et C

Renvoi au Conseil fédéral qui est invité

- à justifier de manière circonstanciée les besoins existants
- à faire procéder à des études d'impact pour les diverses variantes du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist (y compris pour la variante de compromis Sud-Sud)
- à présenter pour toutes les variantes des calculs de frais détaillés.

Proposition principale Nussbaumer

Arrêtés fédéraux A et B

Selon projet du Conseil fédéral

Proposition complémentaire Nussbaumer

Arrêté fédéral B (versions du Conseil fédéral et de la Commission)

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à rechercher pour le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, en accord avec les cantons intéressés, une solution de compromis qui satisfasse, sur les plans technique et écologique, aux besoins des CFF et de la région concernée.

Kühne, Berichterstatter: Das Konzept «Bahn 2000» ist eine entscheidende verkehrspolitische Weichenstellung. Die erweiterte Verkehrskommission hat sich an acht Sitzungstagen mit diesem Geschäft befasst und beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Ihr kommt in verschiedener Hinsicht grundsätzliche Bedeutung zu. Herr Bundesrat Schlumpf bezeichnete in der Kommission «Bahn 2000», die koordinierte Verkehrspolitik und den Leistungsauftrag 1987 als markante Schritte zur Bewältigung der Verkehrszukunft.

In der Verkehrspolitik des Bundes ist die Zeit der Entscheidungen angebrochen. Diese sind im Gesamtzusammenhang zu treffen. Nach einer langen Zeit der isolierten Behandlung der einzelnen Verkehrsträger hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur eine Gesamtbetrachtung zum vernünftigen Ziel führt. Vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten sind die Grenzen einer weiteren Verkehrsentwicklung aufgrund des Raumbedarfs, der Umweltbelastung, des Energieverbrauchs, der Finanzierung usw. zunehmend zutage getreten. Es gilt deshalb, zu koordinieren und jeden Verkehrsträger so einzusetzen, dass er optimalen Nutzen erbringen kann. Koordinierte Verkehrspolitik dient somit der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität, da sie die angemessenen Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt, die verfügbaren Ressourcen sparsam einsetzt und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – soweit wie möglich – begrenzt.

In unserer freiheitlichen Gesellschaft wollen wir die freie Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels aufrechterhalten. Um trotzdem zu einem wesensgerechteren Einsatz der Verkehrsträger zu kommen, muss auch ein attraktives Angebot für die ausreichende Benützung auch des öffentlichen Verkehrs sorgen. Ausländische Beispiele zeigen eindrücklich, dass moderner Schienenverkehr sehr gefragt ist. Nachdem in der Schweiz während eines Vierteljahrhunderts die Strassen auf einen hohen Stand gebracht worden sind, drängt sich nun eine Modernisierung des Schienennetzes auf. Die Bahnen sind in bezug auf Fahrkomfort, Reisezeit und Nebenleistungen gegenüber dem Automobil konkurrenzfähig zu machen. Der schweizerische Weg zu diesem Ziel heisst Konzept «Bahn 2000».

Das Konzept bringt entscheidende Verbesserungen. «Bahn 2000» erfüllt fünf wichtige Ziele:

1. Mehr Fahrgelegenheiten im Intercity- und Schnellzugs-

verkehr und damit auch verbesserte Anschlüsse im Regionalverkehr.

2. Kürzere Gesamtreisezeiten.

3. Neue Direktverbindungen, weniger Umsteigen.

4. Erleichterungen beim Umsteigen durch gute Anschlüsse.
5. Attraktive Nebenleistungen und kundenfreundliche Bahnhofanlagen.

Kernpunkt des Konzeptes «Bahn 2000» ist das Eintreffen der Züge in den Knotenbahnhöfen zur vollen Stunde. So stehen z. B. um 12 Uhr die Züge in den Bahnhöfen Zürich, Luzern, Basel, Bern, Biel, Lausanne und setzen sich kurz nach 12 Uhr in Bewegung. Um 12.55 Uhr treffen sie im nächsten Knotenbahnhof ein und ermöglichen Linienwechsel und Umsteigen. Um 13.00 Uhr stehen die Züge wieder zur Abfahrt bereit. Es entsteht somit kein Zeitverlust durch das Warten auf den Perrons.

Dieses System ermöglicht ideale Anschlüsse und wesentlich kürzere Reisezeiten. Damit ist auch sichergestellt, dass alle gleichzeitig am Ziel eintreffen. Wenn heute nämlich z. B. eine Veranstaltung in Bern stattfindet, treffen die Leute aus der Romandie immer 38 Minuten nach jeder ganzen Stunde in Bern ein und die Zürcher und Ostschweizer 13 Minuten nach jeder ganzen Stunde. Eine halbe Stunde weiterer Zeitverlust gegenüber dem Autoreisenden lässt sich damit nicht vermeiden.

Wer nun aber hingehet und nur den Zeitgewinn der Neubaustrecken zusammenzählt, wird dem Konzept «Bahn 2000» nicht gerecht. «Bahn 2000» benützt grundsätzlich das bestehende Schienennetz, welches verschiedene punktuelle Verbesserungen erfährt. Ohne Neubaustrecken allerdings geht es nicht. Die erweiterte Verkehrskommission des Nationalrates hat am 17. Februar 1986 die Beratungen zum Konzept «Bahn 2000» aufgenommen und die Vorlage als taugliches Mittel für einen zukunftsorientierten Schienenverkehr gewertet. Der Eintretensbeschluss fiel mit 21 gegen 0 Stimmen. Dabei blieb unbestritten, dass es ohne Neubaustrecken nicht geht, welche erlauben, zwischen Lausanne–Bern, Bern–Basel, Bern–Zürich, Bern–Luzern, Biel–Zürich sowie Zürich–St. Gallen auf eine Fahrzeit von unter 60 Minuten zu kommen, um das Konzept zu verwirklichen. Wenn diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, entstehen die Anschlüsse nicht, und für die gleiche Reise wird auch in Zukunft mit der Bahn bedeutend mehr Zeit benötigt als mit dem Personewagen. Mit der Schliessung der Autobahnlücken wird sich die Situation noch zusätzlich verschärfen. Dazu kommt die Frage der Kapazität. Namentlich auf der Mittellandlinie sind wir an der oberen Grenze angelangt. Es herrscht hier sehr dichter Verkehr.

Die Kommission hat die geplanten Neubaustrecken zwischen Mattstetten–Olten, Olten–Muttenz und Vauderens–Villars-sur-Glâne sowie das auf Doppelspur auszubauende Teilstück der bestehenden Linie Herzogenbuchsee–Solothurn besichtigt. Dabei haben uns jeweils Vertreter der Regierungen der betreffenden Kantone begleitet und ihre Standpunkte dargelegt.

Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Fribourg erklärten sich vom Stand der Planung grundsätzlich befriedigt und erwarten zweckmässige Lösungen bei noch offenen Fragen.

Bei der Neubaustrecke Mattstetten–Olten ist eine einvernehmliche Lösung nicht möglich. Der Kanton Bern gibt der Variante Nord den Vorzug, welche über längere Strecken parallel zur N 1 verläuft, während der Kanton Solothurn diese klar ablehnt. Regionale Organisationen und Komitees wehren sich ebenfalls gegen die eine oder die andere Linienführung und haben der Kommission entsprechende Unterlagen zugestellt. Für oder gegen die Varianten werden Gründe des Umwelt- und Landschaftsschutzes ins Feld geführt. Das Aktionskomitee gegen die NHT aus Kirchberg/Bern vertritt die Ansicht, dass sich das Konzept «Bahn 2000» mit unbedeutenden Abstrichen auch ohne Neubaustrecken realisieren lasse und dass die geplanten Eingriffe in Landschaft, Umwelt und Lebensraum in keinem Verhältnis zu dem mit der Neubaustrecke realisierbaren Nutzen stehen.

Bemerkenswert ist, dass der Regionalverband Wiggertal-Suhrental, welcher von beiden Varianten betroffen ist, für die Variante Süd Stellung nimmt. Der Verkehrsclub der Schweiz bevorzugt die Variante Nord und hat einen interessanten Vorschlag für ein Anschlussbauwerk im Raume Aarburg erarbeitet.

Gestützt auf Artikel 28 Absatz 2 des Geschäftsreglementes des Nationalrates hat unser Kollege Urs Nussbaumer die Kommission ersucht, es sei die an einer Presekonferenz vorgestellte Verständigungsvariante Süd-Süd zu prüfen. Sein Antrag fand in der Kommission Unterstützung. Vor allem aus technischen, finanziellen und politischen Gründen – der Vorschlag wurde von der Vertretung der Berner Regierung nicht unterstützt – fand der Antrag keine Mehrheit. Zudem wurde ins Feld geführt, dass der Tunnelanteil auf der Strecke Bern–Olten ausserordentlich hoch wäre und somit die Fahrgäste wohl das Auto nehmen würden, um die schöne Gegend zu sehen.

Im Rahmen der Kommissionsberatungen, vor allem im Zusammenhang mit dem Problem eines verbesserten Anschlusses des Juraufusses, schälte sich die Variante Süd plus als eine günstige, zusätzlich mögliche Lösung heraus. Sie besteht aus der Variante Süd und dem Ausbau der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn auf Doppelspur.

Aus der Kommissionsmitte und namentlich von den betroffenen Kantonen wurde mit Nachdruck die Aufwertung Biels zu einem vollwertigen Stundenknotenpunkt verlangt. Herr Regierungsrat Brandt hat der Kommission den Standpunkt der Jurakantone dargelegt und sich über die zu schlechte Behandlung der Region beim Konzept «Bahn 2000» beschwert.

Das Erfordernis, Zürich in weniger als einer Stunde zu erreichen, liesse sich jedoch nur ohne Halte realisieren, was den Wert der Verbindung erheblich reduziert hätte.

Kühne, Berichterstatter: In einer Studie über die Juraufusslinie im Konzept «Bahn 2000», welche die Kommission in Auftrag gab und an welcher Fachleute des Stabes für Gesamtverkehrsfragen des Departementes, der Generaldirektion der SBB, des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH sowie Experten der Jurakantone beteiligt waren, ist eine Lösung gefunden worden. Diese besteht in einer doppelten Führung des Zuges ab Biel. Ein erster fährt in 53 Minuten ohne Halt nach Zürich und trifft dort rechtzeitig zum Stundenanschluss ein. Ein zweiter ist als normaler Schnellzug mit den üblichen Halten unterwegs und erreicht die Halbstundenanschlüsse in Zürich. Herr Professor Brändli, Vorsteher des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik, hat vor der Kommission ausdrücklich bestätigt, dass diese Strategie aufgrund heute feststehender Werte technisch möglich sei. Die Entwicklung werde weitere Fortschritte bringen, welche sich in Form von Fahrzeitreduktionen niederschlagen und höchstwahrscheinlich einen Halt in Solothurn erlauben werden. Im übrigen warnte er vor zu detaillierten Rechnungen mit halben Minuten für Fahrpläne im Jahre 2000, da sowohl Technik und Verkehrsaufkommen gewisse Veränderungen bis zu diesem Zeitpunkt erfahren könnten.

In einer Stellungnahme zur Ergänzungsstudie Juraufusslinie im Konzept «Bahn 2000» stellt die Eisenbahnkonferenz der Jurakantone mit Befriedigung fest, dass Alternativen entstanden sind, welche den regionalpolitischen Forderungen Rechnung tragen. Die Konferenz dankt allen beteiligten Gesprächspartnern für die offene und unvoreingenommene Zusammenarbeit. Die Neubaustrecken-Varianten Nord und Süd plus erfüllen beide die verkehrspolitische Forderung nach Gleichbehandlung von Juraufusslinie und Mittellandlinie. Angesichts der finanziellen, technischen und politischen Vorteile einer Variante Süd können wir uns hinter diesen Variantenentscheid stellen, sofern die Anliegen der Kantone Bern und Solothurn bezüglich Umweltschutz angemessen berücksichtigt werden.

Die Frage der Neubaustrecke Mattstetten–Olten hat die Kommission sehr eingehend beraten. Wir gehen davon aus, dass die Bundesversammlung einen Linienführungsentscheid zu fällen hat und kein eigentliches Detailprojekt gutheissen muss. Das bedeutet, dass wie beim Nationalstrassenbau aufgrund der Detailprojektierung eine gewisse Flexibilität besteht, die Linie optimal ins Gelände einzupassen.

Das Planungsbüro Güller und Arend hat einen Grobvergleich der Umweltbelastung der Varianten Süd plus und Nord zwischen Bern und Olten angestellt. Dabei wurden die Streckenanteile, die durch den Wald führen, die Streckenanteile, die durch landwirtschaftliches Kulturland führen, und die vom Lärm betroffenen Siedlungsgebiete herausgearbeitet. Streckenanteile im Wald sind bei beiden Varianten beinahe gleich viele vorhanden. Bei den Neubaustrecken über unbelastetes landwirtschaftliches Gebiet liegt die Variante Nord mit nur 5,5 km gegenüber 10,9 von Süd plus im Vorteil. Umgekehrt ist es beim sogenannten vorbelasteten landwirtschaftlichen Gebiet. Hier müssen bei der Variante Nord 19 km, bei Variante Süd plus hingegen nur 12 km beansprucht werden. Gesamthaft stehen bei der Variante Süd plus 22,9 km der Variante Nord gegenüber. Punkto Flächenbedarf rechnen die SBB bei der Variante Nord mit 101 und bei Süd plus mit 92 Hektaren.

Die Lärmbelastung bringt Vorteile für die Variante Nord. Gutachter kommen zum Schluss, dass insgesamt aufgrund dieses groben Variantenvergleiches aus der Sicht der Umweltbelastung die höhere Lärmbelastung von Wohngebieten, der grössere Landverbrauch und das Durchschneiden bisher nicht belasteten Landwirtschaftlandes den Ausschlag geben dürfte für eine negativere Bewertung der Variante Süd plus gegenüber der Variante Nord. Das gleiche Büro schreibt weiter: «Dabei ist zu berücksichtigen, dass es entlang jeder der beiden Varianten mit geeigneten Massnahmen gelingen wird, die Lärmbelastung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen zu halten.» An anderer Stelle ist im Gutachten der Hinweis enthalten, dass bei der Variante Nord der Abschnitt Luterbach–Solothurn nicht berechnet wurde und somit die Variante Nord etwas zu gut wegkommt.

Damit kommen wir zur Frage der Umweltverträglichkeit. Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass für die Linienwahl die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe erforderlich ist. Entsprechend der generellen Planung ist somit eine entsprechende Prüfung vorzunehmen. Die erste Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung stellt eine Voruntersuchung dar, bei der das ganze Problemfeld der Verträglichkeit des Bauvorhabens mit der Umwelt aus ganzheitlicher Sicht beurteilt wird. Diese Untersuchung soll sicherstellen, dass sich nicht ein wichtiger Punkt gegen eine Linie auswirken würde. Die Strecke Mattstetten–Olten wurde so behandelt und in Uebersichtsplänen dargestellt. Einbezogen wurden Naturschutzgebiete, Ufer- und Gewässerschutzzonen, schützenswerte Ortsbilder, Kulturobjekte, archäologische Fundstellen und geschützte Naturobjekte, Durchschneiden und Verlust unbelasteter und vorbelasteter Landwirtschaftsgebiete, Immissionen in unbelasteten und vorbelasteten Gebieten, gegliedert nach Wohngebieten und Industriezonen.

Vorbedingung für die Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe ist das Feststehen der Linienführung in sehr engen

Grenzen. Dies bedingt eine detaillierte Planung. Konfliktpunkte werden in einem Massstab 1:500 bearbeitet. Diesen Aufwand für eine Linie zu betreiben, die gar nie gebaut wird, würde einen unverhältnismässigen Aufwand an Geld und Zeit bedeuten. Im übrigen ist zu berücksichtigen und zu gewichten, dass die Schiene ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Sinn des Umweltschutzgesetzes ist es, umweltbelastende Anlagen zu verhindern, und nicht, bezüglich Umweltfreundlichkeit überlegene Projekte zu verunmöglichen.

Der sich in der Vernehmlassung befindende Verordnungsentwurf des Umweltschutzgesetzes sieht dieses zweistufige Verfahren vor. Die Kommission kam zum Schluss, dass Biel zum vollwertigen Stundenknotenpunkt aufgewertet werden muss und die Jurafusslinie eine Gleichbehandlung mit der Mittellandlinie erfahren soll. Dafür eignen sich am ehesten die Variante Süd plus und die Variante Nord. Die Variante Süd-Süd und Süd mit einem entsprechenden Ausbau der Jurafusslinie sind in verschiedener Beziehung bedeutend ungünstiger.

Für die Variante Süd plus sprechen folgende Punkte: Sie ist in bezug auf Neubaustrecken wie auch gesamthaft kürzer; um das auszugleichen, müsste auf der Variante Nord schneller gefahren werden. Die Variante Nord weist mit 2100 Metern den kleineren Minimalradius auf, gegenüber 4000 Metern. Sie lässt sich im Raume Aarburg nur schwer in die Landschaft einpassen und ist für den Güterverkehr weniger gut geeignet.

Die N 1 ist leider nicht für die Parallelführung der Eisenbahnlinie konzipiert worden; deshalb bringt die Bündelung verschiedene Probleme. Die Vorteile, welche eine Parallelführung bei gleichzeitiger Planung und gleichzeitigem Bau gehabt hätte, lassen sich nicht mehr erreichen. Von neuem muss hier eine Baustelle eröffnet werden, nachdem die Natur die Spuren der letzten gerade überwachsen hat, und frisch zusammengelegtes Land muss beansprucht werden. Die Variante Nord beeinflusst die Möglichkeit einer späteren Umfahrung Olten für einen allfälligen weiteren Zeitgewinn negativ. Mit der Variante Nord stellen sich vermehrt heikle Probleme in Form von Sicherheit und minimalem Abstand zwischen N 1 und Schiene.

Bei der Variante Süd plus fällt negativ ins Gewicht, dass teilweise Heimwesen und Landschaften neu zerschnitten werden. Die Kommission konnte sich anhand des aktuellen Planungsstandes davon überzeugen, dass dem Umweltschutz und der Einpassung in die Landschaft sehr grosse Bedeutung zukommt. Sie ist der Ansicht, dass weitere Verbesserungen vorzunehmen sind. Ebenfalls ist der Frage von Landbedarf, Landumlegung und Realersatzbeschaffung alle Aufmerksamkeit zu schenken. Um dies kundzutun, hat die Kommission den Betrag für die Variante Süd um zusätzliche 50 Millionen Franken aufgestockt.

Schliesslich spricht die Kostenfrage eindeutig für die Variante Süd plus. Die Variante Nord kostet inklusive Vollknoten Biel 1,21 Milliarden Franken, während die Variante Süd plus mit der Aufstockung auf 1 Milliarde zu stehen kommt.

Mit 25 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltungen hat die erweiterte Verkehrskommission beschlossen, der Variante Süd plus den Vorzug zu geben. Im Bundesbeschluss findet das seinen Niederschlag in der Festlegung Mattstetten-Röthrist und in der Erhöhung des Betrages im Bundesbeschluss C (Artikel 1) auf 5,4 Milliarden Franken. Die zusätzlichen 300 Millionen gegenüber dem Antrag des Bundesrates ergeben sich wie folgt: 50 Millionen für Umweltschutzmassnahmen an der Variante Süd, inklusive Einpassung in die Landschaft und Lösung von land- und forstwirtschaftlichen Problemen; 130 Millionen für den Anschluss und Ausbau auf Doppelspur und 160 km/h Geschwindigkeit auf der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn ab Inkwil (Plus-Teil); Ausbauten im Betrage von 120 Millionen Franken bei der Strecke Solothurn-Biel. Formell wird somit die Strecke Herzogenbuchsee-Inkwil-Solothurn gleich behandelt wie die Vorhaben des Anhangs 6 auf Seite 77 der Botschaft.

Bei Zahl und Form des Bundesbeschlusses hat die Kommiss-

sion gewichtige Änderungen vorgenommen. Sie anerkennt, dass der Bundesrat formalrechtlich korrekt nur die Neubaustrecken dem Referendum unterstellt; dies gemäss Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen. Die Kommission gewichtet jedoch die politische Seite mehr und möchte den Stimmberechtigten Gelegenheit geben, sich auch zur Frage des Konzeptes «Bahn 2000» zu äussern. Dieser Entscheid ist von grosser Tragweite.

Die Kommission ist zudem der Ansicht, dass das Konzept «Bahn 2000» sowie die Neubaustrecken eine Einheit sind. Ohne Neubaustrecken verliert das Konzept seinen Wert. Aus diesem Grund beantragen wir, die Frage in zwei Bundesbeschlüssen zu regeln, wobei der Bundesbeschluss B dem fakultativen Referendum untersteht.

In der Gesamtabstimmung hat die Kommission beide Beschlüsse mit 22 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung gefasst.

Das vorliegende Konzept «Bahn 2000» beschränkt sich auf das Netz der SBB. Um zu einer landesweiten Wirkung des Systems zu kommen, sind auch entsprechende Investitionen für die konzessionierten Transportunternehmungen notwendig. Die Kommission ersucht den Bundesrat, dieser Tatsache mit der rechtzeitigen Veröffentlichung der Botschaft für den siebten und in der Folge den achten Rahmenkredit für technische Verbesserungen bei den KTU Rechnung zu tragen.

Ebenfalls ist es wichtig, dass der internationalen Verknüpfung grosse Beachtung geschenkt wird. Mit Befriedigung nehmen wir zur Kenntnis, dass sich Bundesrat Schlumpf als Präsident der Konferenz europäischer Transportminister mit Nachdruck für ein international gegenseitig abgestimmtes Vorgehen bei Planung und Ausbau des Schienennetzes einsetzt. In diesen Zusammenhang gehört ebenfalls die Lösung der schweizerischen Nord-Süd-Verbindung.

Bedingt durch die technischen Gegebenheiten der Gotthardstrecke vermag «Bahn 2000» dem Tessin wenig Vorteile zu bringen. Wir sind der Ansicht, dass im Anschluss an die Beschlussfassung über «Bahn 2000» die Frage der neuen Eisenbahn-Alpentransversale gelöst werden muss. Es geht hier vor allem auch um die Bedeutung der Schweiz als Transitland im Herzen Europas. Mit 21 zu 5 Stimmen haben wir die entsprechende Motion des Ständerates zur Kommissionsmotion erhoben.

Die Kosten für «Bahn 2000» werden gemäss den Beschlüssen Ihrer Kommission mit 5,4 Milliarden Franken veranschlagt. Dabei handelt es sich um den Kosten- und Planungsstand 1985. Dazu wird noch die Teuerung bis zum Zeitpunkt der Realisierung kommen; allfällige Veränderungen gegenüber der jetzigen Planung werden ebenfalls entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen.

Für die Kostenberechnung sind die Erfahrungen bei Objekten der neuesten Zeit zugrunde gelegt worden. Die Kosten verteilen sich zu 2,45 Milliarden Franken auf die Neubaustrecken und zu 2,95 Milliarden, also zu etwas mehr als der Hälfte, auf den Ausbau bestehender Anlagen. Bei diesen handelt es sich teilweise um die Behebung von seit Jahrzehnten bekannten Schwachpunkten und Engpässen. Ich verweise auf Seite 77 Anhang 6 der Botschaft.

In diesem Sinne kann somit nicht vollumfänglich von zusätzlichen Kosten gesprochen werden. Auch das Aktionskomitee gegen die NHT ist für die Optimierung des vorhandenen Schienennetzes.

In der Kommission ist die Frage der Finanzierung gestellt worden. Wir haben eine Unterlage erhalten, welche Auskunft gibt über die zu erwartenden jährlichen Aufwendungen der Eidgenossenschaft für «Bahn 2000», Vereina-Bahn, Umweltinvestitionsprogramm der SBB und Tarifierleichterungen. Dabei ist zu beachten, dass in den Jahren 1987 bis 1992 das Schwergewicht bei den Tarifvergünstigungen liegt. Anschliessend sind für diese Massnahme keine Beträge mehr mitgerechnet.

Andererseits fallen die Lasten für «Bahn 2000» schwerwichtig erst ab 1995 an. Im Jahre 1990 werden es 16 Millionen sein und 1992 48 Millionen.

Die Aufwendungen für alle vier Massnahmen zusammen

und die Belastung der Finanzrechnung des Bundes sehen wie folgt aus: 170 Millionen im Jahre 1990, 210 Millionen im Jahre 1995 und 435 Millionen im Jahre 2000.

Die Finanzierung erfolgt nach den Bestimmungen des Leistungsauftrages 1987. Der Bund trägt also die Aufwendungen für die Infrastruktur mit Verzinsung und Amortisation. Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen des Bundes wird nach Massgabe der Inbetriebnahme erhöht werden können.

Bundesrat Schlumpf hat der Kommission dargelegt, dass der Bundesrat für «Bahn 2000» keine Sonderfinanzierung vorsieht. Die Finanzierung hat über den allgemeinen Bundeshaushalt zu erfolgen. Die Frage eines ausgeglichenen Bundeshaushaltes, welche eine Daueraufgabe von Bundesrat und Bundesversammlung darstellt, wird somit auch im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr zu sehen sein.

Auf Seite 49 der Botschaft stellt der Bundesrat beim Vorhandensein einer langfristig koordinierten Verkehrspolitik die volle Kostendeckung des Konzeptes «Bahn 2000» in Aussicht, sofern sich die Zuwachsraten des öffentlichen Verkehrs etwas weniger mager ausnehmen als in den vergangenen Jahren. Zur Erinnerung sei festgehalten, dass die koordinierte Verkehrspolitik noch in der Differenzbereinigung beim Parlament liegt und es vor allem um die Frage der Aufgabenteilung von Bund und Kantonen geht, also auch um eine Frage der Finanzen.

Die Kommission ist der Ueberzeugung, dass trotz der hohen Kosten das Konzept «Bahn 2000» für schweizerische Verhältnisse das Bestmögliche ist. Es gibt keine Alternative, bei der Aufwand und Ertrag günstiger liegen. Nach jahrzehntelanger zurückhaltender Investitionspolitik ist eine grosse Anstrengung notwendig, um die Schiene als zweiten vollwertigen, modernen Verkehrsträger für die Zeit nach dem Jahre 2000 auszugestalten. Es ist übrigens recht interessant, die entsprechenden Anstrengungen in Frankreich, Deutschland und Italien zu betrachten.

Nichts zu tun würde bedeuten, dass unsere Bahn veraltet und zusätzlich an Attraktivität verliert. Dies bedeutet langfristig automatisch hohe Fehlbeträge. Die weitere Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse bedingt einen weiteren Strassenausbau. Die Frage der fünften und sechsten Spur im Mittelland wäre nur eine Frage der Zeit. Wem die Schonung der Landschaft, die Erhaltung des Kulturlandes und der Umweltschutz echte Anliegen sind, wird zu «Bahn 2000» ja sagen. Das Modernisierungskonzept der Schiene benötigt weniger als 200 Hektaren Land, während der weitere Ausbau des Strassennetzes ein Vielfaches benötigen würde. Der Nationalstrassenbau allein hat bisher ungefähr 7000 Hektaren beansprucht.

Unbestrittenermassen ist der Schienenverkehr auch punkto Energieverbrauch und Luftbelastung bedeutend vorteilhafter. «Bahn 2000» aus Gründen des Umweltschutzes oder des Landverbrauchs zu verzögern oder zu bekämpfen, ist daher unverhältnismässig. Dass die betroffenen Regionen die neuen Strecken nicht sonderlich begrüssen und sich allenfalls für eine weitere Optimierung der Linienführung einsetzen, ist jedoch legitim und verständlich.

In diesem Sinne empfiehlt Ihnen die erweiterte Verkehrskommission einstimmig, auf das Konzept «Bahn 2000» einzutreten.

Ich habe Ihnen noch Bericht zu erstatten über die Petition. Das Aktionskomitee gegen die NHT, mit Postfach in Kirchberg/Bern, hat eine Petition gegen die geplante Neubaustrasse Mattstetten–Olten eingereicht. Sie haben den entsprechenden Wortlaut erhalten. Die erweiterte Verkehrskommission hat am Donnerstag, 2. Oktober, dazu Stellung genommen und kam zum Schluss, dass die angeschnittenen Fragen und Feststellungen integrierender Bestandteil der Kommissionsarbeit waren. Die Kommission ist allerdings zu anderen Schlüssen gelangt, die einen direkten Zusammenhang haben mit den Entscheidungen der Bundesversammlung zum Konzept «Bahn 2000».

Die Anliegen der Petenten werden zudem ganz oder teilweise mit verschiedenen Anträgen aufgenommen, von den

Antragstellern begründet und dann vom Rat entschieden. Die Kommission empfiehlt Ihnen daher einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen und ihr keine Folge zu geben.

M. Massy, rapporteur: Essayer de présenter l'ensemble des travaux de la Commission élargie des transports et du trafic au sujet du projet RAIL 2000 et la construction des nouvelles lignes des CFF tient de la gageure. La commission élargie à 27 membres s'est occupée de ces sujets pendant huit journées pour arriver à la conclusion de vous inviter à entrer en matière.

La politique des transports en Suisse est arrivée à un tournant important et des décisions vitales doivent être prises. Le projet RAIL 2000 constitue une nouvelle solution pour améliorer l'offre nationale des chemins de fer de notre pays. Après avoir pris certaines décisions régionales, il était donc temps de prendre position sur le plan national et c'est ce que nous vous proposons aujourd'hui.

Pendant 25 ans, on a amélioré à grands coups de milliards le réseau routier, à tel point que même nos transports publics souffraient de véritables complexes autoroutiers. Les réalisations étrangères, le TGV par exemple, ont montré que le bon public des temps modernes est preneur. On a souvent, avec humour, «charrié» les Français et leurs transports publics. Force est de constater aujourd'hui que les Suisses peuvent se prendre par le bout du nez. Nous accusons un certain retard qu'il faudra combler rapidement si l'on veut convaincre le client de prendre le train. Demandez aux industriels, aux commerçants, aux touristes qui se rendent dans la capitale française: ils préfèrent le TGV à l'avion! Le temps de parcours gagné dans les airs est plus que reperdu pendant le transfert de l'aéroport au lieu de rendez-vous, alors que le rail vous mène au coeur des plus grandes capitales, rapidement, sûrement, luxueusement même.

Mais revenons au rail et plus spécialement aux améliorations sensibles apportées par le concept RAIL 2000. Je vous les résume pour gagner du temps: 1) plus de liaisons avec les «InterCity» et de meilleures correspondances avec le trafic régional; 2) temps de voyage abrégé au maximum, le but étant de pouvoir rouler autour des 200 kilomètres/heure sans danger et confortablement; 3) plus de liaisons directes sans changement de train; 4) amélioration dans les changements de train, avec moins d'attente; enfin, 5) des avantages certains dans les prestations complémentaires et un service à la clientèle moderne et raffiné dans les gares.

Une autre prestation de RAIL 2000 c'est le départ et l'arrivée aux heures «pleines» de la journée ou de la nuit, si vous me passez l'expression. Je m'explique: le voyageur sait qu'il peut avoir une liaison rapide autour de midi par exemple dans toutes les gares principales de la Suisse. On arrive peu avant l'heure pleine et on en repart quelques minutes plus tard. Ce système permet d'excellentes correspondances, car rien ne sert d'aller vite de Genève à Zurich si l'on doit ensuite attendre une heure pour continuer en direction de Coire. C'est là où les transports publics doivent s'affirmer car, sans cela, ils seront impitoyablement concurrencés par le véhicule privé.

Un autre exemple pour vous, Messieurs les députés. Ici à Berne, nos séances commencent pratiquement toujours à la demie. Les Suisses alémaniques arrivent, eux, aux 13, alors que les Romands débarquent aux 38. Les «Welches» sont donc toujours en retard, à moins qu'ils ne prennent le train précédent ou qu'ils se laissent tenter par leur voiture personnelle. Avec RAIL 2000, plus de différence des deux côtés de la Sarine. Les séances débiteront à l'heure, avec un effectif complet. Un des noyaux attractifs de RAIL 2000 sera donc cette panoplie de possibilités de prendre le train dans toutes les directions et toutes les gares principales à une heure que chacun aura en mémoire, plus besoin de consulter l'horaire à tout bout de champ.

RAIL 2000 va donc utiliser à fond le réseau existant, mais il n'est pas possible d'obtenir les résultats escomptés sans construire de nouvelles lignes. En effet, sans cela, il est impossible d'harmoniser de manière optimale les circulations des convois dans les gares de jonction ni d'accroître

l'offre des trains. Vous connaissez les quatre tronçons: Villars-sur-Glâne–Vauderens, Mattstetten–Rothrist, Olten–Muttentz, et enfin Aéroport de Zurich–Winterthur. La commission les a tous visités et a consacré une journée à suivre le tracé du seul tronçon rectifié de Suisse romande. On peut remercier la direction des CFF d'avoir bien voulu exaucer les vœux des commissaires. Ce fut un peu dur au début, mais comme nous voulions en savoir plus, on a rapidement compris en haut lieu que la Commission des transports ne se laisserait pas «marcher dessus», en un mot qu'elle ne se laisserait pas mettre sur les rails dans n'importe quelle direction. La Direction des CFF a donc rapidement complété, et sûrement, ce que nous lui demandions. Cela va du rapport spécial sur la ligne du pied du Jura à toute une série de renseignements, dessins, maquettes supplémentaires. On peut dire qu'on a tout fait, je le répète, pour améliorer les conditions de notre travail.

On doit souligner que deux tronçons n'ont soulevé que peu de remarques: il s'agit d'Olten–Muttentz et de Zurich–Aéroport–Winterthur. La nouvelle ligne Oron–Fribourg, pour simplifier, a vu l'accord complet des gouvernements intéressés. Toutefois, il faut relever quelques difficultés majeures: Que deviendra l'ancienne ligne entre Vauderens et Villars-sur-Glâne? Va-t-on la démanteler pour restituer les terrains à l'agriculture? Si l'ancienne ligne est conservée, par qui va-t-elle être exploitée et à quelles conditions? Que vont devenir les gares sur le parcours? Quelle compensation va-t-on donner pour les dommages causés à l'agriculture, notamment dans les remaniements parcellaires déjà effectués? La visite minutieuse faite par la commission a montré que les dernières mises au point des ingénieurs responsables tiennent mieux compte des intérêts locaux. On reprend beaucoup de parcours de l'ancienne ligne, ce qui économise des terrains agricoles ainsi qu'un bon nombre de millions. Et là on peut se poser une question. On doit gagner du temps sur les parcours, mais gagner deux ou trois minutes au prix de centaines de millions, est contraire à une saine gestion de nos chemins de fer. J'ai questionné personnellement des dizaines de citoyens dans toutes les régions de la Suisse. Le résultat de ce mini-sondage laisse entrevoir que la vitesse entre effectivement en ligne de compte, mais pas autant que l'on pourrait le croire. Les voyageurs sont très sensibles au confort, au service dans les gares, aux parkings près des gares, au luxe même. Le train doit être un endroit où l'on ne s'ennuie pas et où le temps passe vite. Notre pays accidenté ne permettra jamais de super-réalisations, de trains à grande vitesse. Du reste l'exiguïté de son territoire pousse la Suisse à rester modeste mais compétitive.

J'en arrive au tronçon Mattstetten–Rothrist. Là, c'est un peu la bouteille à encre, c'est le point chaud de ce projet, que dis-je, c'est presque le rail de la discorde! Il y avait au début une variante Nord et une variante Sud, certains préféraient l'une, d'autres l'autre. La Suisse de l'ouest lorgnait du côté du nord, la Suisse centrale et Soleure du côté du sud.

Je vous rappelle très rapidement que la variante Nord suit l'autoroute entre Berne et Olten. Elle a l'appui des écologistes ainsi que de la Suisse romande. La variante Sud-Plus, qui est un croisement moderne, mais oui, nouveau-né, s'enrichit d'une bretelle Soleure–Herzogenbuchsee, qui permet une excellente correspondance avec Neuchâtel et Bienne, revalorisant ainsi la ligne du pied du Jura qui avait tendance à rester aux oubliettes – une bonne chose pour les Romands et surtout pour le pied du Jura. Quant à la variante Sud-Sud, qui comportait beaucoup de tunnels, elle a l'appui des milieux paysans. Elle met de côté la Romandie et, surtout, elle coûte plus cher.

Après moult délibérations, la commission s'est décidée par 25 voix contre zéro à voter la variante Sud-Plus qu'un journaliste a taxée d'élégante et d'attractive.

Elle a donc rallié tous les commissaires de tous les coins du pays, de tous les partis représentés et il faut souligner que rarement décision a été prise dans un tel élan de solidarité et à l'unanimité. Et je profite ici de vous demander instamment de ne pas suivre nos collègues qui vous feront de nouveau

tout un panégyrique de la variante Sud-Sud. Nous avons bien étudié le cas, la variante Sud-Plus offre plus d'avantages pour un minimum d'atteinte au paysage. Je vous rappelle que la variante Nord a été évincée par la variante Sud-Plus. Cette nouvelle variante coûtera un milliard alors que sa soeur aînée nordique aurait coûté 1210 millions.

Par 25 voix contre zéro, la commission a décidé d'autre part d'ajouter 300 millions à la somme prévue par le Conseil fédéral, plus 50 millions pour intégrer cette ligne au paysage, au terrain, bref pour que cette nouvelle *directissima* perturbe le moins possible la vision d'un superbe paysage du Plateau.

La commission est donc d'accord que le concept RAIL 2000 et la construction de lignes nouvelles vont de pair. Par 22 voix contre zéro, elle a fondu les arrêtés A et B en un seul. Il faut dire encore que RAIL 2000 se limite au seul réseau CFF. Il faudra donc aussi investir dans les entreprises concessionnaires. M. Schlumpf, conseiller fédéral, en tant que président, aura tout loisir de faire planifier nos décisions auprès de la Conférence européenne des ministres des transports.

Dans ce même ordre de choses, il faudra résoudre la traversée Nord-Sud du pays car le Tessin, par exemple, aura peu de retombées positives du concept RAIL 2000. Il faudra donc entreprendre l'étude d'une nouvelle traversée des Alpes et, par 21 voix contre 5, la commission fait sienne la décision du Conseil des Etats à ce sujet sous forme d'une motion de la commission.

Le projet RAIL 2000 coûtera la somme de 5,4 milliards. On doit rappeler que les autoroutes nationales ont déjà employé quelque 25 milliards et que l'on s'appête à injecter encore 15 nouveaux milliards de francs. Il y aura sur le plan du financement de ce projet beaucoup de questions. La moitié de l'argent servira à la construction des nouvelles lignes, l'autre moitié à l'amélioration des infrastructures actuelles. En 1990, on compte prélever 170 millions et 435 vers l'an 2000. C'est en 1995 que le poids de ces prélèvements se fera sentir. On prévoit 16 millions seulement en 1990 et 48 millions en 1992.

M. Schlumpf, conseiller fédéral, a dit en séance de commission qu'il ne prévoyait pas de financement spécial et que la somme serait prélevée sur les dépenses courantes de la Confédération. Je pense personnellement qu'un plan financier devrait être établi à brève échéance pour mettre les choses bien au point, car 5,4 milliards d'ici quinze ans ne sont pas une petite affaire.

Vous aurez beaucoup de propositions de renvoi et toute une série d'amendements concernant ce concept RAIL 2000. Je vous prie instamment de ne pas suivre les propositions de renvoi Müller-Scharnachtal, Geissbühler et Ruf. Le même sort doit être réservé aux propositions Nussbaumer, Wanner, Hofmann, Fetz et Meier.

La commission a fait son travail avec beaucoup de minutie. Elle a été dans le terrain, elle a pris contact avec les gouvernements cantonaux les plus directement intéressés, elle a entendu les porte-parole des deux camps, elle a soupesé le pour et le contre du concept RAIL 2000. Elle vous recommande donc d'entrer en matière et d'accepter le projet dans son ensemble.

En conclusion, j'ai essayé d'être aussi concis et bref que possible dans mon rapport. Vous avez tous reçu une documentation importante. Il n'était pas de mon devoir de tout répéter ici, je n'ai donc soulevé que les grandes lignes du projet.

RAIL 2000 est un grand pas vers la modernisation de nos Chemins de fer fédéraux. On doit le réaliser. Petit pays à territoire limité, la Suisse ne pouvait tout bouleverser sans toucher trop à ce terrain agricole qui disparaît jour après jour. Certains auraient voulu un projet plus ambitieux. Le temps presse, restons modérés. Rappelons-nous le vieil adage: «Un tien vaut mieux que deux tu l'auras»!

Präsident: Der weitere Fortgang der Debatte ist wie folgt vorgesehen: Es gibt nur eine Eintretensdebatte für alle Bundesbeschlüsse. Jetzt begründen zunächst einmal die

Antragsteller für Rückweisungsanträge ihre Anträge, das sind die Herren Müller-Scharnachtal, Ruf-Bern, Geissbühler und Nussbaumer. Im Anschluss daran nehmen die Fraktionssprecher Stellung, und dann folgen die Einzelsprecher.

Müller-Scharnachtal: Es ist zwar richtig, dass die Berner Regierung den Entscheid des Bundesrates für die Variante Süd im Raum Bern–Olten als Affront bezeichnet hat. Es ist auch richtig, dass der bernische Grosse Rat mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln diesen Antrag Variante Süd bekämpfen wird. Mein Rückweisungsantrag, von der Mehrheit der SVP-Fraktion gestützt, ist indessen alles andere als eine bernische Trotzreaktion. Es trifft somit nicht zu, dass der Antrag aus rein regionalpolitischen Gründen gestellt wird. Aus meiner Begründung wird hervorgehen, dass Kritik und Vorbehalte darüber hinausgehen.

Wie Ihnen bekannt ist, hat das Konzept «Bahn 2000» eine berühmte Vorgängerin, die NHT. Sie wurde 1977 als Kind der Kommission GVK geboren; im Jahre 1981 (vier Jahre danach) erfolgte die von einer bundesexternen Expertengruppe vorgenommene Zweckmässigkeitsprüfung, und im Mai 1983 gab der Bundesrat grünes Licht zur Vernehmlassung. Bei diesem NHT-Konzept standen also die Kommission GVK, die externe Expertengruppe, die SBB, eine äusserst fleissige Verwaltung und der Bundesrat Gevatter. So glanzvoll, wie dieser Stern NHT am schweizerischen Verkehrshimmel aufging, so rasch verschwand er wieder, wie eine Sternschnuppe! Das NHT-Konzept war offensichtlich zu eng gefasst, zu sehr auf die West-Ost-Transversale und ihre Zubringerlinien ausgerichtet. Die Berner Regierung trat damals lustlos für die Variante Nord ein, aber nur für den Fall, dass auf das Projekt nicht überhaupt verzichtet werden konnte. Variante Süd lehnte sie, wie auch heute noch, entschieden ab; und zur Variante Süd-Süd hat sie nie offiziell Stellung bezogen.

Das Staunen war dann aber ganz allgemein gross, als kurz auf dieses NHT-Begräbnis, Ende 1985, der Bundesrat die Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» veröffentlichte. Diesmal reichte es nur zu einer vorgängigen Aussprache mit den Interessierten und Betroffenen. Zu einer Vernehmlassung reichte die Zeit offenbar nicht! Ein Jahrhundertwerk ohne Vernehmlassung, ohne Verständigung ist nicht akzeptierbar. Der Verdacht konnte denn auch nie ganz beseitigt werden, dass es sich beim Konzept «Bahn 2000» um eine Frühgeburt handeln könnte. Ich möchte zwar bestätigen, dass das Konzept etwas Geniales, viel Mutiges an sich hat und geradezu von Optimismus geprägt ist. Auch den Einbezug der Jurafusslinie begrüsse ich. Ich glaube aber nicht, dass in derart kurzer Zeit alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen in genügender Art und Weise erarbeitet werden konnten: zu vieles, was wir wissen möchten und sollten, wird offensichtlich in erster Linie von den SBB und der Verwaltung selbst – ich gebe zu, als Fleissarbeit – in Form von Meinungen, Behauptungen und Annahmen vorgestellt: so die Kapitel über Marktanalyse und Marktchance, über die Angebots- und Nachfrageentwicklung, die Abhandlung der Variantenwahl, soweit diese Varianten überhaupt geprüft wurden, der Investitionsbedarf und die Wirtschaftlichkeit. Sehr oft wird auf die Abklärungen im Zusammenhang mit dem NHT-Konzept abgestellt, so etwa bei der Zweckmässigkeitsprüfung, wie in der Botschaft selbst zu lesen ist.

Da die diesbezüglichen Unterschiede zwischen NHT und «Bahn 2000» ausserordentlich gross sind, dürfen solche Extrapolationsversuche nicht ohne weiteres vorgenommen werden. Besonders kritisch muss ich mich zur vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung äussern, die sich fürs erste auf eine sogenannte Korridorbetachtung der Variante Süd beschränkt. Bei der Variante Süd plus der Kommission ist nicht einmal eine solche Vorprüfung vorhanden. Es trifft zwar zu, dass der derzeitige Verordnungsentwurf eine mehrstufige Umweltverträglichkeitsprüfung für abschliessend aufgezählte Anlagen vorsieht. Es kann meines Erachtens aber nicht in Frage kommen, die verfeinerte Umweltverträglichkeitsprüfung erst dann durchzuführen, wenn das Parla-

ment endgültig über das Konzept «Bahn 2000» entschieden hat. Bei der Behandlung des Umweltschutzgesetzes gingen wir immer davon aus, dass die UVP integrierender Bestandteil eines planungs- und baurechtlichen oder konzessionsrechtlichen Bewilligungsverfahrens sein soll und nicht an solche Verfahren nachgeschaltet werden dürfe. Ich weiss, dass das Departement des Innern diese Haltung unterstützt.

Die mit der Ueberprüfung der umstrittenen Nationalstrassenstrecken betraute Kommission Biel hat eine UVP übrigens in hervorragender Art und Weise durchexerziert. Es lagen dazu nicht in jedem Fall ausgearbeitete Strassenbauprojekte vor. Ich bestreite die Meinung, dass ein Projektierungskredit von 80 bis 90 Millionen Franken zu bewilligen wäre, falls diese UVP vorgängig durchgeführt werden müsste.

Der Bund, der zwischen Mattstetten und Rothrist über 100 Hektaren bestes Kulturland und vorzüglichen Wald beansprucht, verlangt vom Kanton Bern gleichzeitig die Ausscheidung von 90 800 Hektaren Fruchtfolgeflächen: Selbstverständlich nehmen wir diesen Auftrag ernst. Bei fast allen Gemeinden des Flachlandes hat das grosse Ringen um die Verkleinerung der Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauzonen eingesetzt. Zeichnet sich keine einvernehmliche Lösung ab, so werden die Gemeinden mit Verfügung auf den Rechtsweg verwiesen.

Im Kanton Bern ist die grösste, bedeutendste jemals für die Erhaltung von Kulturland unternommene Aktion im Gang. Und genau in diesem Moment kommt der Bund mit der «Bahn 2000» und relativiert, ja stellt gar die rechtlichen Grundlagen in Frage, welche wir den Gemeinden und Privaten bei der Lösung ihrer schwierigen raumplanerischen Probleme mühsam zu erklären versuchen. Gewiss würden andere Linienführungen auch Land beanspruchen. Mit der Variante Süd beziehungsweise Süd plus wurde jedoch das Fass zum Ueberlaufen gebracht. Auch die zwischen Mattstetten und Rothrist beanspruchten rund 30 ha Wald geben zu grösster Besorgnis Anlass. Ich erinnere an die Rodung von 4 ha in Crans-Montana, welche in weiten Bevölkerungskreisen nicht begriffen worden ist.

Die bernische Bewerbung um die Winter-Olympiade 1996 hätte im Kanton Bern nicht die geringste Chance, wenn Wald gerodet werden müsste. Ich würde, was die 30 ha Wald im Oberaargau betrifft, viel weniger aufgeben, wenn ich wüsste, wo im bernischen Mittelland eine nach Gesetz vorgeschriebene standortgleiche Ersatzaufforstung möglich wäre. Sie könnte nur auf Kosten von Kulturland gehen. Auch hier stellt die Variante Süd die allergrössten Probleme. Sie wurden bis jetzt mit dem Kanton Bern nicht besprochen. Bis heute, d. h. 15 Jahre später, konnte nicht einmal die Ersatzfläche für die Autobahn durch den Bremgartenwald in der Nähe von Bern aufgeforstet werden.

Schliesslich ist viel zuwenig beachtet worden, dass mit der Variante Süd lebenswichtige, grosse Grundwasservorkommen vor allem längs des Emmelaufes in schwerster Weise beeinträchtigt würden. Es mutet wie ein Scherz an, wie subtil dieses Parlament bei der kürzlich erfolgten Kredit-sprechung für die Langeten-Sanierung im Oberaargau erfreulicherweise beachtet hat, welche Bedeutung die Grundwasservorkommen dort haben, hier nun aber den Bau einer Barriere mitten durch diese Grundwassersysteme beschliessen will, ohne dass in der Botschaft auch nur ein Wort darüber zu lesen ist, geschweige denn darüber, wie die damit verbundenen Probleme technisch und vor allem auch finanziell bewältigt werden könnten.

Die von verschiedenen Seiten aus umweltschützerischen Gründen in Aussicht gestellte bzw. geforderte Tieferlegung des Trassees oder Verlegung in Tunnels würde die hydrologischen Probleme nur noch verschärfen.

Ich fasse zusammen: Der Hinweis, den Volksrechten sei mit einer Referendumsmöglichkeit Genüge getan, ist so lange nicht annehmbar, als noch die Chance und Möglichkeit besteht, die betroffenen Behörden und Bevölkerungskreise durch umfassende, gute Entscheidungsgrundlagen zu gewinnen und zu überzeugen. Diese Chance gilt es auch in

diesem Fall zu nutzen. Die SBB haben keinen Anspruch auf eine Ausnahmeregelung.

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen und den Bundesrat entsprechend zu beauftragen. Ich bin überzeugt, dass wir dadurch Zeit gewinnen und nicht verlieren. Auch der in den nächsten Jahren abgeschlossene Ausbau der BLS auf Doppelspur bedingt ja ein speditives Vorgehen im Raume Bern–Olten.

Zum Schluss erlaube ich mir eine Frage an den Bundesrat und an die Kommissionssprecher: Weshalb ist im Bundesbeschluss B weder die vom Bundesrat noch die von der Kommission vorgeschlagene Variante *expressis verbis* aufgeführt? Es werden lediglich die Ausgangsorte Mattstetten und Rothrist bezeichnet. Was gilt denn eigentlich?

Ruf-Bern: Das Konzept «Bahn 2000» hat unbestreitbare Vorteile und ermöglicht in verschiedener Beziehung eine zweckmässige, sinnvolle und wünschbare Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist unbestritten.

Wenn jedoch eine neue Super-Schnellbahnlinie quer durch das Mittelland, gleich welcher Variante, geplant ist, so müssen wir – zusammen mit der grossen Mehrheit der betroffenen Bevölkerung in den Kantonen Bern und Solothurn – sagen: So nicht, dies ist nicht mehr verantwortlich! Die unermesslichen Opfer, die unserer Natur für ein derartiges Prestigeobjekt abverlangt werden, wären vor 30 Jahren noch verständlich gewesen, heute sind sie es nicht mehr. Die Nationale Aktion begrüsst, wie gesagt, das Konzept «Bahn 2000», jedoch ohne eine Neubaustrecke durch das Mittelland! Ich habe Ihnen deshalb den Antrag gestellt, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, das Konzept «Bahn 2000» dahingehend zu überarbeiten, dass zum Schutze von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sowie aus verkehrs-, finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen auf eine neue Bahnlinie quer durch das Mittelland (Mattstetten–Olten), gleich welcher Variante, verzichtet wird. Stattdessen sind die bestehenden Bahnanlagen der Stammstrecke optimal zu modernisieren und auszubauen, wobei umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen sind.

Die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten steht in verschiedener Hinsicht auf äusserst schwachen Füüssen. Zunächst ist in keiner Weise ein Bedürfnisnachweis erbracht. Der Verkehrsmarkt rechnet bekanntlich – laut Gesamtverkehrskonzeption (GVA) – mit einem quantitativen Wachstum von jährlich zwei Prozent. Für eine Bevölkerung, die nur langsam zunimmt, will man Verkehrsträger bauen, die bis zum Jahre 2000 eine Zunahme von 50 bis 70 Prozent beim Strassen- und von 80 bis 100 Prozent beim Schienenverkehr ermöglichen – ein Widersinn! Sie müssen sich fragen, wer denn überhaupt soviel Zeit haben wird, die Verkehrsmittel im prognostizierten Ausmass zu benutzen, ob die Beschäftigung der Menschen im Jahre 2000 primär darin bestehen wird, umherzureisen. Man will also offensichtlich künstlich die individuelle Mobilitätssucht anheizen!

Ein Bedürfnisnachweis für die Strecke Bern–Olten müsste erst geschaffen werden. Damit diese Linien – Ausbau und neue Linien – überhaupt rentieren würden, müssten die SBB ihre Werbung auf dem Euro-Transitmarkt anrollen lassen. Dadurch erhoffen sie sich 50 bis 60 Transitgüterzüge mehr pro Tag, vor allem via Lötschberg–Simplon. Hier muss man sich schon fragen: Weshalb eigentlich? Die heutige durchschnittliche Belegung der SBB auf der stark beanspruchten Linie Bern–Zürich beträgt nicht mehr als 60 Prozent bei den Intercity-Zügen. Die Zugsdichte schwankt zwischen 220 und 235 Zügen pro Tag bei einer Kapazität von 250 Zügen, einer Kapazität, die noch lange nicht ausgeschöpft ist. Zudem kann die bestehende Stammstrecke in befriedigender Weise ausgebaut werden. Ich werde später darauf zurückkommen. Zu den Aspekten Landwirtschaft, Schutz von Umwelt, Kulturland, Wald und Landschaften sei folgendes ausgeführt: Die grössten Einwände der Opposition betreffen bekanntlich die Eingriffe einer neuen Bahnlinie in Natur und Umwelt. Für die Landwirtschaft besteht ein dauernder Konflikt zwischen der Beanspruchung des Kulturlandes als eigener

Produktionsgrundlage und dem Baulandbedarf. Seit drei Jahrzehnten werden in unserem Land pro Jahr 2000 bis 3000 ha gutes Kulturland der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Noch immer wird pro Sekunde ein Quadratmeter Land zerstört und unwiederbringlich überbaut. Der Wille, zum Boden mehr Sorge zu tragen, hat zum Glück in allen Bevölkerungsschichten in der letzten Zeit stark zugenommen.

Viele Tausende von Hektaren sind für Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt worden. Wir betreiben in der Schweiz das dichteste Strassen- und Bahnnetz der Welt. Der Produktions- und Lebensraum der Landwirtschaft, vor allem im dichtbesiedelten Mittelland, ist als Folge davon schon so weit eingeeengt, dass Grossbauten wie die geplante Bahnlinie unwiederbringlichen Schaden anrichten würden. Besonders schwer wiegt die Tatsache, dass es das zweite Mal dieselben trifft: Die N 1 hat Hunderte von Hektaren Land verbraucht. Güterzusammenlegungen und damit verbundene Aussiedlungen von Landwirtschaftsbetrieben sind infolge dieses Autobahnbaus mit hohen Kosten durchgeführt worden. Quer durch diese Landzusammenlegungen und Aussiedlungen zieht sich nun der Strich der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Viele persönliche Bauernschicksale würden vom Entscheid über diese Neubaustrecke aufs schwerste betroffen!

Die Nachteile der Landwirtschaft beschränken sich aber nicht rein auf die direkte Beanspruchung produktiver Flächen. Mitberücksichtigt werden müssen ferner die ausgezeichnete Qualität des benötigten Landes, die indirekte Flächenbeanspruchung durch Ersatzaufforstungen und die Zerschneidung von Flächen, die nicht mehr zusammenlegbar sind. In Abwägung der Tatsachen, dass durch den Bau neuer Eisenbahnlinien die Landwirtschaft direkt und indirekt sehr stark betroffen wird, für die Landwirtschaft mit dem Bau neuer Eisenbahnlinien durch das Mittelland aber keinerlei Nutzen verbunden ist, fällt die Bilanz äusserst negativ aus. Die Landwirtschaft hat einmal mehr nur Opfer zu erbringen. Dies dürfen wir nicht hinnehmen!

Wie will der Bundesrat glaubwürdig Fruchtfolgeflächen sichern, wenn er selbst rücksichts- und verantwortungslos bei jeder sich bietenden Gelegenheit Kulturland in grossem Umfang unwiederbringlich zerstört? Allein für die Variante Süd plus müssten etwa 200 ha kostbaren Landes und Waldes dem Verkehr zum Opfer fallen – ein Paradoxon ersten Ranges! Denn gleichzeitig verlangt der Bund von den Kantonen die Sicherung der sogenannten Fruchtfolgeflächen gemäss dem Ernährungsplan 80. Danach soll genügend Kulturland erhalten bleiben, damit die Schweiz in Krisenzeiten nicht hungern müsste. Wie soll jedoch die Versorgung der Bevölkerung gesichert werden, wenn Jahr für Jahr etwa tausend Landwirtschaftsbetriebe der Verbetonierung zum Opfer fallen? Das sind 4 bis 5 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe.

Der Waldverbrauch allein liegt bei etwa 30 ha. Nach Gesetzgebung muss eine standortgleiche Wiederaufforstung erfolgen, also müssten feste Fruchtfolgeflächen beschafft und in der gleichen Region mit Wald bepflanzt werden, wo Wald umgeholt wurde. Bis neuer Wald herangewachsen ist, verstreichen über 100 Jahre. Der auszuholende Forst gehört im übrigen zu den Waldungen, die von Waldschäden bisher am wenigsten betroffen worden sind. Dem 6. Bericht über Waldschäden im Kanton Bern kann entnommen werden, dass die beanspruchten Mittellandwälder 24,8 Prozent kranke Bäume aufweisen; im Vergleich dazu sind es 38,2 Prozent im Berner Jura, in den Voralpen 49,7 Prozent und in den Alpen sogar 53,4 Prozent. Es dürfte fast unmöglich sein, genügend standortgleiches Land für Wiederaufforstungen zu finden. Ein weiteres Problem ist jenes des Grundwasserschutzes: Die grossen, lebenswichtigen Grundwasserströme durch das Mittelland sind gefährdet. Es ist kaum bekannt, wie diese Grundwasserströme auf Tunnelbauten und Einschnitte reagieren.

Unbestreitbar ist ferner die Zerstörung wertvoller Naherholungsgebiete. Für die direkt betroffenen Anwohner entsteht eine Grenze in heute noch intakten, offenen Regionen. Man

lebt dann links oder rechts der Bahn mit Auswirkungen auf sämtliche Lebensbereiche. Der Naherholungsraum, heute vor allem von Familien und älteren Leuten geliebt und geschätzt, wird zerstört. Der Lebensraum des Wildes zwischen den zwei unüberwindbaren Hindernissen Bahn und Autobahn wird zu eng, so dass seine Existenz ebenfalls stark gefährdet wird.

Zur Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung: Die Botschaft des Bundesrates beschränkt sich bei dieser Frage auf eine sogenannte «Korridorbetrachtung». Die vorgeschriebene UVP gemäss Umweltschutzgesetz soll erst im Verlaufe der weiteren Projektierungsarbeiten erfolgen. Dieses Vorgehen ist aus folgenden Gründen falsch und rechtlich äusserst fragwürdig: Es ist unhaltbar und widersinnig, zuerst den Bau und den dazu nötigen Rahmenkredit zu beschliessen und erst im nachhinein zu prüfen, ob sich das Bauvorhaben mit der Umwelt überhaupt verträgt. Wozu hat denn die ganze Übung einen Sinn? Eine UVP kann ihren Auftrag nur erfüllen, wenn deren Ergebnisse in den Bauentscheid mit einbezogen werden. Es ist darum die Pflicht dieses Parlamentes, vor einem Grundsatzentscheid für oder gegen Neubaustrecken eine UVP zwingend zu verlangen! Dies betrifft vor allem die Neubaustrecke Mattstetten–Olten. Der Bundesrat macht zwar geltend, mit der Zweckmässigkeitsprüfung zur NHT sei die Umweltverträglichkeit ausreichend geprüft. Dies trifft indessen in keiner Weise zu. Wir verlangen deshalb, dass die bekannten Bahnneubau-Varianten Nord, Süd plus und Süd-Süd zwischen Mattstetten und dem Raum Olten einer für alle Varianten gleichwertigen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Dasselbe soll gleichzeitig auch für einen optimalen Ausbau der Stammlinie gelten, damit man dann in Kenntnis aller Auswirkungen wirklich über die grundsätzliche Frage eines Neubaus entscheiden oder prüfen kann, ob nicht ein Ausbau der bestehenden Bahnanlagen beschlossen werden müsste, vor allem aus Gründen des Umweltschutzes. Ein allfälliger Linienführungsentscheid hat erst unter Berücksichtigung der verlangten Prüfung zu erfolgen.

Einige kurze Ueberlegungen zur Finanzierung des Projektes: Laut Angaben der Botschaft betragen die Kosten für das Konzept «Bahn 2000» insgesamt weit über 8 Milliarden Franken. Die heute jährlichen Infrastrukturkosten für SBB und Privatbahnen betragen zusammen etwa 802 Millionen Franken. Das Konzept «Bahn 2000» wird mit SBB und Privatbahnen zusammen zusätzliche jährliche Infrastrukturkosten von 700 Millionen Franken mit sich bringen. Es wäre die Pflicht der Behörden, dem Steuerzahler aufzuzeigen, wie diese Geldbeträge aufgebracht werden sollen – und dies vor der Bewilligung von entsprechenden Verpflichtungskrediten. Die Botschaft gibt darüber keinerlei Auskunft. Die Finanzierung ist also äusserst unklar.

Volkswirtschaftlich hat die betroffene Region überhaupt nichts von einer neuen Bahnlinie, die primär die grossen Zentren verbinden würde; die Region darf aber sehr wohl die beträchtlichen skizzierten Opfer tragen!

In verkehrspolitischer Hinsicht ist festzuhalten, dass erfahrungsgemäss ein vermehrtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr primär durch tarifpolitische Massnahmen erreicht werden kann – denken Sie an die erfolgreichen Umweltabonnemente in verschiedenen Städten – und keinesfalls durch Schnellbahnen mit einigen wenigen Minuten Zeitgewinn. Dafür ist die Schweiz nämlich zu klein. Es lohnt sich nicht, weniger Minuten wegen derartige Opfer in Kauf zu nehmen, wie dies Bundesrat und Kommission wollen.

Das Konzept «Bahn 2000» lässt sich im wesentlichen, mit einigen unbedeutenden Abstrichen, mit einem Ausbau der Stammstrecke Bern–Olten und allenfalls der Jurasüdfusslinie sowie einer optimalen Ausnutzung des bestehenden dichtesten Eisenbahnnetzes der Welt ebenfalls realisieren. Ich komme in der Detailberatung auf Einzelheiten zurück. Die SBB wollen dies zwar nicht zugeben, obwohl sie interne Unterlagen besitzen, die dies sehr eindeutig belegen. Verschiedene Fachleute (Verkehrsexperten) bestätigen dies ebenfalls. Die SBB, der Bundesrat und das Bundesamt für Verkehr haben sich bisher in äusserst befremdlicher Weise

geweigert, die entsprechenden Studien der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Wir schliessen uns vollumfänglich den fast 40 000 Unterzeichnern der Petition gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten an, die vor der Session an unser Parlament gerichtet worden ist. Die Bittschrift wurde vom Aktionskomitee gegen die NHT eingereicht, das immerhin weit über 50 Einwohner- und Burgergemeinden aus der betroffenen Region, zahlreiche weitere Organisationen und etwa 1000 Einzelmitglieder umfasst. Notabene haben mehr als ein Viertel der Mitglieder des Berner Kantonsparlamentes diese Petition unterzeichnet, die folgenden Wortlaut hat: «Die Unterzeichneten lehnen die im Konzept 'Bahn 2000' vorgesehene Bahnneubaustrecke Mattstetten–Olten, gleich welcher Variante, überzeugt ab. Der eindeutig erfassbare Schaden an Land, Wald, Landschaft, Umwelt und Wohnqualität wiegt um vieles schwerer als der fragwürdige Nutzen dieser Bahnneubaustrecke. Eine sinnvolle Förderung des öffentlichen Verkehrs lässt sich durch Ausbau und Modernisierung unseres bestehenden dichtesten Eisenbahnnetzes der Welt verwirklichen. Es ist nicht verantwortlich, wertvolle, nicht beliebig zur Verfügung stehende elektrische Energie für zusätzlichen, neuen und unnötigen Verkehr zu verschwenden. Diese Bahnneubaustrecke ist eine neue Belastung des heute schon übermässig stark beanspruchten Mittellandes. Die Unterzeichneten bitten den National- und den Ständerat, die Vorlage für den Bau einer neuen Bahnlinie zwischen Mattstetten und Olten, gleich welcher Variante, zurückzuweisen mit dem Auftrag an die zuständigen Instanzen, das heute vorhandene Schienennetz voll zu optimieren.»

Bedeutende Regionalplanungsverbände haben sich ebenfalls gegen Neubaustrecken ausgesprochen. Die Opposition in den betroffenen Gebieten ist in keinem Falle, wie nun Befürworter des Konzeptes behaupten werden, eine Sankt-Florians-Politik. Vielmehr dürfen wir heute ganz einfach nicht weiterhin rücksichtslosen Raubbau an der Natur betreiben, und zwar ganz unabhängig vom Standort. Selbstverständlich reagieren jene viel eher und viel heftiger, die direkt selbst davon betroffen sind. Eine Schnellbahn wäre vor 30 Jahren anstelle von Autobahnen am Platze gewesen. Heute ist es dafür leider zu spät, und wir sollten gemachte Fehler, die als solche erkannt worden sind, nicht wiederholen.

Auch der öffentliche Verkehr muss auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Rücksicht nehmen. Die Natur hat verschiedentlich in letzter Zeit den Mahnfinger erhoben. Setzen wir bitte heute der nach wie vor uneinsichtigen Haltung des Bundesrates ein Ende und vergewaltigen wir nicht eine ganze Region, die sich demokratisch gegen dieses Projekt zur Wehr gesetzt hat, währenddessen in andern Regionen – ich denke an Kaiseraugst und die Nordwestschweiz – Gesetze missachtet worden sind, um der dortigen Opposition Ausdruck zu verleihen. Ich bitte Sie deshalb, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Geissbühler: Als Vertreter aus der Region Oberaargau, die durch die zu erwartende Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» sicher am meisten und am empfindlichsten betroffen wird, bin ich nicht gegen das Konzept «Bahn 2000». Ich bin im Gegenteil der Auffassung, dass für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, für eine wirksame Alternative zum überbordenden Strassenverkehr etwas getan werden muss. Andererseits bin ich aber der Meinung, dass diesem Rat zur Entscheidfindung zu den Bundesbeschlüssen B und C umfassendere Entscheidungsgrundlagen unterbreitet werden müssten. Dies trifft ganz allgemein zu für die mit dem Konzept verbundenen finanzpolitischen, verkehrspolitischen und energiepolitischen Probleme und ganz besonders für die umweltpolitischen Probleme. Gestatten Sie mir vorerst einige Bemerkungen zur finanzpolitischen Situation. Hier gilt es einmal festzuhalten, dass unsere Bundesfinanzen nach wie vor nicht saniert sind, dass wir von der Zielvorgabe einer ausgeglichenen Finanzrech-

nung des Bundes noch sehr weit entfernt sind. Diese Tatsache allein mahnt zur Vorsicht und zur Sorgfalt seitens der verantwortlichen Behörden, wenn es darum geht, dem Bund neue Aufgaben zu übertragen. Gemäss Botschaft vom 16. Dezember 1985 ist vorgesehen, die geplanten Neubaustrecken aus der Bundeskasse zu bezahlen und das benötigte Rollmaterial der SBB zur Verfügung zu stellen. Insgesamt werden hierfür 6,36 Milliarden Franken benötigt werden.

Die vorberatende Kommission hat ihrerseits mit der Variante Süd plus mit 300 Millionen aufgestockt. Dazu kommen die Bundesleistungen an die Privatbahnen, die mit rund 2 Milliarden Franken veranschlagt werden.

Für die Neubaustrecken sind approximative Kostenvorschläge vorgelegt, die infolge Fehlens von Detailprojekten als höchst ungenau zu werten sind. Allzu vieles ist in finanziellen Belangen zu ungewiss, zu vieles ist offen, so dass man ein ungutes Gefühl nicht los wird: Wir steuern einem gefährlichen Finanzabenteuer entgegen, sofern hier ohne präzisere Entscheidungsgrundlagen ein Beschluss gefasst wird. Die Folgen eines finanzpolitischen Fehlschusses tragen letztlich wir alle, ob Bahn- oder Strassenbenützer, als Steuerzahler.

Das sind die Fakten, die uns dazu bewegen, diese Katze nicht einfach im Sack zu kaufen.

Ähnliche Unsicherheiten begegnen uns im energiepolitischen Bereich. Gemäss Aussagen der Schweizerischen Vereinigung für Atomenergie benützen die SBB bereits heute 34 Prozent Kernenergie; das entspricht rund einer Milliarde Kilowatt. Durch den Betrieb der «Bahn 2000» rechnet man mit einem Mehrverbrauch an elektrischer Energie von etwa 20 Prozent. Ich bin der Auffassung, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht einfach ohne Einbezug der Energiefrage diskutiert werden kann. Ich habe auch sehr Mühe, daran zu glauben, dass uns die bevorstehende Tschernobyldebatte von Freitag und Samstag hier wesentlich weiterhelfen wird. Verschiedene Fragen des Gütertransits sind bis heute ebenfalls unbeantwortet. Der Gütertransit durch den Lötschberg soll nach Fertigstellung der Doppelspur in etwa fünf Jahren verdreifacht werden. Die Frage ist heute noch offen, wo dieser Transitverkehr durchgeleitet wird: etwa mit Nachtzügen auf der Neubaustrecke Mattstetten–Olten? Die Botschaft schweigt sich jedenfalls darüber aus.

Nun zum umweltpolitischen Bereich. In dieser Beziehung ist die Variantenwahl der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Olten – einmal durch den Bundesrat mit der Variante Süd, aber mehr noch durch die vorberatende erweiterte Verkehrskommission mit der Variante Süd plus – eine schockierende Wahl. Ich bemerke nur nebenbei, dass beispielsweise zur Variante Süd plus niemand aus der Region befragt worden ist. Das ist bereits von meinen Vorrednern dargestellt worden.

Nachdem zu Beginn der siebziger Jahre ein fast deckungsgleiches Schnellbahnprojekt auftauchte, um etwa zehn Jahre später einem NHT-Konzept Platz zu machen, glaubte man – durch spontan entstandenen Widerstand von zahlreichen Einwohnergemeinden, Bürgergemeinden, Planungsverbänden und sogar Kantonsbehörden (Bern und Solothurn) –, das Planungsungeheuer loszuwerden. Mit der längst zur Diskussion gestellten und von der Berner Regierung unterstützten Variante Nord entlang der N1 und schliesslich mit der im August von einer parlamentarischen Gruppe unterstützten Verständigungsvariante Süd-Süd stehen bahntechnisch praktisch gleichwertige Lösungen zur Auswahl, die dringend nach den Kriterien der Umweltverträglichkeit geprüft werden müssen. Wir sind überzeugt davon, dass von den vorberatenden Gremien, Bundesrat und Kommission, die schlechteste Variante gewählt worden ist. Sie ignoriert in unverständlicher Weise die Bedürfnisse des Landschaftsschutzes: des Schutzes wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen, regional bedeutungsvoller Grundwasservorkommen, viel beachteter Naturschutzreservate und des Lärmschutzes der betroffenen Bevölkerung.

Man wird trotz aller Versprechungen bezüglich technischer Schutzmassnahmen den Verdacht nicht los, dass bei den

bisher gefällten Vorentscheiden ausschliesslich bahnsseitige Interessen Beachtung gefunden haben. Das verstehen wir einfach nicht. Gerade im Oberaargau hat man sich bei der Planung von viel kleineren Bauvorhaben – wie zum Beispiel der Oenzkorrektur, der Langetenkorrektur oder des Ausbaus des Aarekraftwerkes in Wynau – daran gewöhnen müssen, das Verdikt der gesetzlich verankerten und vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfungen mitzuliefern. Deshalb verstehen wir nicht, dass gerade der Bund seine eigenen Gesetze ignoriert. Das darf nicht sein.

Deshalb bitte ich Sie dringend, unter Inkaufnahme einer gewissen zeitlichen Verzögerung der Rückweisung zuzustimmen. Es ist zweifellos besser, etwas Zeit zu verlieren, als an Glaubwürdigkeit einzubüssen.

Präsident: Herr Nussbaumer stellt einen Ordnungsantrag.

Nussbaumer: Der Bundesrat hat mit seinen drei Vorlagen eine sehr demokratische Lösung gewählt. Ich stelle den Antrag, es seien das Konzept im Beschluss A, der Linienneubau im Beschluss B und die Finanzierung im Beschluss C zu regeln.

Das Konzept «Bahn 2000» mit den Knotenbahnhöfen hat sehr viel für sich. Es fasziniert jeden, der für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes ist unbedingt notwendig. Die vom Bund vorgesehene Aufteilung in einen einfachen Bundesbeschluss A und in den dem Referendum zu unterstellenden Linienbeschluss B entspricht dem Geschäftsverkehrsgesetz der beiden Räte, und zwar Artikel 8 Absatz 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes für den Bundesbeschluss A und Artikel 7 und 2 des Eisenbahngesetzes für den Beschluss B.

Das Parlament kann die Argumentation, welche der Bundesrat in der Botschaft vertritt, akzeptieren und einen formellen Beschluss über das Konzept fassen. Weiterzugehen, wie dies die Kommission getan hat, oder sogar das gute Konzept «Bahn 2000» mit dem referendumpflichtigen Beschluss über die neuen Linien zu verschmelzen, ist völlig falsch und gefährlich. Warum?

1. Die teilweise Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» wird durch die Verkoppelung der Beschlüsse A und B verschleppt und verunmöglicht. Das Referendum wird, wenn der Rat den Kommissionsentscheiden zustimmt, sicher ergriffen. So werden der SBB ganz unnötig die Hände gebunden. Das Stimmvolk würde es nicht verstehen, wenn dies in der Botschaft erwähnten nichtreferendumpflichtigen baulichen Verbesserungen, die auch Teil der Idee «Bahn 2000» sind, vorgezogen würden. Das würde die Verwirklichung aller bahntechnischen Verbesserungen verzögern und schwächen.

2. Diese freiwillige Kasteiung, das heisst die Zurückstutzung der unternehmerischen Freiheiten der SBB und des Spielraumes von Bundesrat und Parlament, könnte verheerende Konsequenzen nach sich ziehen, wenn es den Automobilverbänden und der ganzen Strassenlobby gelänge, zusammen mit den Gegnern der Kommissionsvariante, das Konzept zu Fall zu bringen. Hinzu kämen die Kreise, die von nicht gesicherter Finanzierung und überrissenen Investitionen sprechen. Unterschätzen Sie diese mögliche unheilige Allianz nicht!

Der Bundesrat hat längst den weisen Beschluss gefasst, ein Weiterausbau des Nationalstrassennetzes komme erst in Frage, wenn das Konzept «Bahn 2000» verwirklicht sei. Ich danke ihm dafür. Er leistet damit einen grossen Beitrag zur Wiederherstellung der Luftqualität. Aber gerade solche vernünftige Beschlüsse finden schärfste Gegnerschaft in jenen Kreisen, die nicht müde werden, die absolute Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels zu predigen, als ob es keine wertvolleren Freiheiten zu erhalten gäbe. Durch diesen unvorsichtigen Beschluss der Kommission wird hier das ganze Konzept «Bahn 2000» unnötig gefährdet.

3. Der Kommissionsbeschluss ist undemokratisch. Die Bevölkerung in der Region zwischen den Zentren Zürich, Bern und Basel wird, wenn sie sich gegen den Linienentscheid wehren will, gezwungen, das gute Projekt

«Bahn 2000» zu bekämpfen. Man gedenkt so, die Widerpenstigen an die Kandare zu bringen, nach dem Muster «die werden wir schon *Mores* lehren».

Sie verkennen die gute staatsbürgerliche Haltung der Oberaargauer, der Wasserämter und der Unteremmentaler. Wir sind sicher, dass eine gute Lösung gefunden werden kann. Mit dem Kommissionsbeschluss wird aber ein Zwang ausgeübt, der zu grossem Gegendruck führen wird. Man kann so mit dem Volk verfahren, aber das kommt nicht gut heraus.

4. Wieso ist die Kommission bereit, für die SBB strengere Massstäbe anzuwenden als für den Nationalstrassenbau? Nur der Neubau von SBB-Linien soll dem Referendum unterstellt werden. Es käme niemandem in den Sinn – gestützt auf die jetzt erkannten starken Umweltbelastungen durch Nationalstrassen und Strassenverkehr –, generell freiwillig dem Volk neue Autobahnabschnitte zur Bewilligung vorzulegen. Es käme niemandem in den Sinn, die nukleare Baubewilligung für Kaiseraugst freiwillig dem Referendum zu unterstellen. Es wird hier mit ganz ungleichen Ellen gemessen. Wir haben dem Volk auch noch nie ein Programm über Regierungsrichtlinien mit einem referendumsfähigen Beschluss unterbreitet. Diese Beispiele zeigen, dass die Verkoppelung der Vorlagen A und B nichts anderes ist als ein Korsett für die SBB.

Das Bundesamt für Justiz hat gemäss Kommissionsprotokoll vom 9. Juni 1986 grosse Bedenken gegen die Zusammenlegung eines referendumspflichtigen und eines nichtreferendumspflichtigen Beschlusses geäussert. Ich fordere Herrn Bundesrat Schlumpf auf, dem Rat vom Inhalt dieses Briefes Kenntnis zu geben.

5. Die Kommission ging offenbar bei ihren Beratungen davon aus, es gäbe in der Region Olten–Bern nur den Standpunkt des gegnerischen Komitees; dieses will überhaupt nichts. In der Mittellandregion wohnen aber auch Leute, die wissen, dass es 15mal weniger Land braucht, wenn mit der Bahn anstatt im Auto gefahren wird. An der Sitzung der Kommission vom 14. April äusserte Herr Bundesrat Schlumpf Bedenken gegen das Zusammenfassen des Konzeptes «Bahn 2000» in einem einzigen Bundesbeschluss. Er befürchtete richtigerweise einen Zusammenschluss der Gegnerschaft und somit eine Kumulation der Nein-Stimmen im Falle eines Referendums. Die Aenderung sei zudem verfassungsmässig nicht zulässig, da die Verfassung ausser bei Staatsverträgen kein dispositives Referendum vorsähe. Herr Bundesrat Schlumpf kennzeichnete die Vorlage des Bundesrates mit folgenden Worten: «Es gibt kein besseres Verfahren als das in der Botschaft vorgeschlagene.»

Es stellt sich die Frage, was mit den im Anhang 6 der Botschaft aufgeführten Investitionen geschieht, wenn der Souverän das Konzept «Bahn 2000» verwirft. Mit dem Finanzierungsbeschluss allein dürften meines Erachtens die verworfenen Verbesserungen im Anhang 6 nicht gebaut werden. Dieser Anhang ist offensichtlich Bestandteil der «Bahn 2000». Man könnte noch weitergehen und sagen, ein Nein des Volkes würde auch die Investitionen der konzessionierten Transportunternehmungen gemäss Anhang 10 abwürgen.

6. Die Kommission ist bei ihren Erwägungen von der falschen Annahme ausgegangen, durch ein Verwerfen des Bundesbeschlusses B könnte das ganze Konzept «Bahn 2000» in Frage gestellt werden. Das stimmt nicht. Wenn der Bundesbeschluss B in einer Referendumsabstimmung vom Volk abgelehnt wird – in der Fassung des Bundesrates –, sollen die SBB eine andere Neubauparallele vorbringen. Es existieren solche. Eine Verkettung der Idee «Bahn 2000» mit der von der Kommission beschlossenen Variante ist nicht mehr als eine «Zwängerei», bei der wir am Schluss vor einem Scherbenhaufen stehen werden. Ich beantrage Ihnen aus diesen Gründen, dem Bundesrat und nicht der Kommission zu folgen.

Ich muss auch noch meinen zweiten Antrag stellen: den Rückweisungsantrag, entweder der Vorlage B nach Bundesrat oder der Vorlage B nach Kommission zu folgen. Ich stelle Ihnen den Antrag, der Bundesbeschluss, der dem

Referendum unterliegt, solle mit dem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen werden, für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zusammen mit den betroffenen Kantonen eine Verständigungslösung zu suchen, die technisch und ökologisch den Bedürfnissen der SBB und der betreffenden Region gerecht wird.

Mein Antrag wäre nicht nötig, wenn die Kommission nicht unnötigerweise eine ganz starke Einengung der Linienführung zwischen Rothrist und Mattstetten beschlossen hätte. Nach dem Wortlaut des Bundesbeschlusses wäre es ohne weiteres möglich, zwischen diesen beiden Fixpunkten eine Verbindung zu suchen, die von den Betroffenen und der SBB angenommen werden könnte.

Es ist nicht Sache des Parlaments, diese Ausbauvarianten auf hundert Meter genau festzulegen. Hierüber bestehen übrigens noch ganz verschiedene Meinungen. Ein Vertreter der SBB meinte kürzlich, im Rahmen der Detailplanung sei es ohne weiteres noch möglich, die beste Verbindung zwischen diesen beiden Punkten zu suchen; man sei technisch und ökologisch durch den Beschluss der Kommission überhaupt nicht eingeschränkt worden. Es gibt aber Kommissionsmitglieder, die behaupten, es kämen höchstens noch mikroskopische Verschiebungen in Betracht: den SBB sei jede Kompetenz genommen, bei den Neubaustrecken auf etwas Vernünftigeres oder politisch einfacher Realisierbares einzugehen. Es steht auch gar nichts im Beschluss über die Variante Süd plus, weil man dort davon ausgeht, es handle sich um den Ausbau der bestehenden Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee. Auch diesbezüglich wäre nach dem strengen Wortlaut des Beschlusses überhaupt keine Einschränkung vorhanden. Es wäre den SBB und dem Bundesrat sogar möglich, anstatt die Variante Süd plus die Jurasüdfusslinie auf die gleichen Anforderungen auszubauen. Doch unsere Kommission hat sich Kompetenzen angemasst, die ihr eigentlich in diesem Ausmasse gar nicht zukommen. Sie schränkt damit jede Verhandlungsmöglichkeit mit den Betroffenen in den Regionen ein.

Das ist der Grund, weshalb wir diesen Bundesbeschluss zurückweisen müssen. Wenn nämlich derart plangenaue in diesem Raume entschieden werden soll, muss vorerst plangenaue abgeklärt werden, was technisch und ökologisch sinnvoll und tragbar ist. Da gibt es kein Ausweichen mehr. Wenn beispielsweise die Moorlandschaft von Aeschi mit einem schwimmenden Tunnel durchfahren werden muss und das zu teuer kommt, haben die SBB keine Möglichkeit mehr, nach Norden oder Süden auszuweichen.

Die nationalrätliche Kommission hat durch diese Auslegung des Bundesbeschlusses erreicht, dass sich die Direktbetroffenen jetzt massiv zu Worte melden müssen. Später ist nichts mehr zu machen. Auch mit der Umweltverträglichkeitsprüfung Stufe 2 wird nichts mehr zu korrigieren sein. Bevor wir aber über das technische Anforderungsprofil und die Mindestanforderungen bezüglich Ökologie und Umwelt reden können, müssen wir endlich genau wissen, was für ein Verkehr auf dieser Linie abgewickelt werden soll. Ursprünglich wurden die Neubaulinien nicht nur wegen des Personenschleunigerverkehrs verlangt, sondern wegen des schnelleren Güterverkehrs Richtung Lötschberg–Simplon. Mit der nun geplanten Variante Süd kann während der Stunden- und Halbstundentaktzeit, also von morgens früh bis abends spät, kein Güterverkehr mehr auf diese Linie genommen werden. Das kam in der Kommission eindeutig zum Ausdruck. Er muss auf die alten Geleise abgeschoben werden. Weil die Variante Süd im Raume Herzogenbuchsee–Bützberg–Murgenthal und Roggwil durch dichtbesiedelte Gebiete führt, fällt die Möglichkeit der Gütertransporte während der Nachtstunden weg. Im übrigen ist die Variante Süd für den langsameren Güterverkehr nicht geeignet wegen der schlechten Längenprofile bei Hindelbank, bei der Emmentuntunnelung und im Raume Kirchberg bei Heinrichswil–Aeschi, bei Niederönz, bei Wanzwil und beim Bahnhof Roggwil. Mit dieser Linienführung wird die Möglichkeit späterer Schnellgütertransporte für den Frischdienst verbaut, der sich vor allem in der Nacht abwickelt, es sei denn, man versuche mit grossen Mehrkosten die Lärmimmissio-

nen der Bahn zu begrenzen. Solange das Güterwagenmaterial nicht total modernisiert wird, ist von dieser Seite her kein vermehrter Lärmschutz zu erwarten. Wenn die SBB nach dem Bau der Variante Süd trotzdem Nachtgüterverkehr betreiben, müssen sie eine grosse Rücksichtslosigkeit gegenüber den vielen betroffenen Anwohnern eingehen. Die neue Linie sollte unbedingt alle Bedürfnisse abdecken können. Das wäre möglich, wenn man mit den betroffenen Kantonen und der Bevölkerung verhandeln würde. Die Variante Süd kann nur mit hohen Kosten und grösseren Projektänderungen verwirklicht werden.

Ich komme auf das Schicksal der Verständigungsvariante Süd-Süd nur kurz zu sprechen. Ich werde Sie darüber in der Detailberatung unterrichten. Sie haben es in der Kommission abgelehnt, auf diese Verständigungsvariante einzutreten. Ich bedaure das ausserordentlich. Ich glaube, diese Verständigungsvariante, auf die man mit 16 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen nicht eingetreten ist, hätte doch eine gewisse Lösung gebracht. Ein Vertreter der SBB-Generaldirektion hat dem Komitee für die Verständigungsvariante aber erklärt, die Interessen von 50 000 Direktbetroffenen in der Region zwischen Olten-Bern seien leichter zu gewichten als die Interessen der Millionen Passagiere, die vor allem auf dieser Strecke die Landschaft geniessen möchten. Ein solcher Vergleich kann auch einer objektiven, zahlenmässigen Betrachtungsweise nicht standhalten. Politisch schürt man mit solchen Aeusserungen die Gegnerschaft der «Bahn 2000». Die Aeusserung ist auch undemokratisch. Was würde aus einem Vereina-Tunnel, wenn wir nur noch nach quantitativen Gesichtspunkten entscheiden würden? Ich komme zum Schluss: Ich glaube, die Variante Süd plus ist überstürzt beschlossen worden. 80 Jahre lang hat man keine Eisenbahnen gebaut – und plötzlich soll es so pressieren! Ich bitte Sie, dem Antrag, die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen und mit den betreffenden Kantonen zu verhandeln, zuzustimmen. Das goldene Dreieck zwischen Basel, Zürich und Bern wird nicht nur durchfahren, sondern mit dem Kommissionsbeschluss auch überfahren.

Bircher: Die SP-Fraktion unterstützt das Konzept «Bahn 2000» und selbstverständlich auch die damit verbundenen notwendigen Aus- und Neubauten. Im Unterschied zu den früheren NHT-Projekten, in denen nur die grossen Zentren miteinander verbunden werden sollten und bei denen wirklich von grossen Transversalen die Rede sein konnte, erhalten mit dem Konzept «Bahn 2000» weite Teile unseres Landes geographisch breitgefächert attraktive Voraussetzungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das ist interessanterweise von keinem der Rückweisungsantragsteller gesagt worden. Es ist schade, wenn Rückweisungsantragsteller, die für sich in Anspruch nehmen, zum Gesamten zu sprechen, diesen Aspekt ausser acht lassen.

Wir begrüssen es auch, dass das Volk via fakultatives Referendum zum ganzen Konzept mit den vier darin integrierten Neubaustrecken Stellung nehmen kann, wenn es das will. Eine ganzheitliche Beurteilung ist nämlich nach der momentan grassierenden «Variantitis-Krankheit» nötiger denn je. Ich hoffe, dass auch später ganzheitlich diskutiert wird – nicht nur hier im Parlament, sondern auch landesweit, falls eine Volksabstimmung durchgeführt wird.

Dementsprechend möchte ich einige grundsätzliche verkehrspolitische Feststellungen und Forderungen, die uns wichtig scheinen, anbringen.

«Bahn 2000» ist für uns das Signal für eine Trendwende in der bisherigen Verkehrsentwicklung. Wir müssen sehen, dass sich das starke Wachstum im Gesamtverkehr – im privaten und öffentlichen Verkehr – bisher fast ausschliesslich beim Individualverkehr abgespielt hat. Es ist nicht so, wie Herr Ruf-Bern hier gesagt hat, dass die ursprünglich angenommenen Verkehrszuwachsraten weit übersetzt seien. Wir kennen die GVK-Prognose, die ungefähr aus dem Jahre 1975 datiert. Sie sprach damals noch von einer Gesamtverkehrszunahme von jährlich 2 Prozent. Heute haben wir aber – statistisch festgehalten – eine Durchschnittszunahme von 3 Prozent jährlich. Wenn wir bei der

Berechnung der Verkehrszunahmen die Entwicklung in der Vergangenheit mit einbeziehen, müssen wir gleichzeitig auch festhalten, dass sie sich zum grossen Teil auf der Ebene der Strasse abgespielt hat. Dementsprechend ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark auf heute nur noch zirka 16 Prozent des Gesamtverkehrsvolumens abgesunken. Man könnte bei den Investitionen einen ähnlichen Vergleich ziehen; auch hier sieht man eine sehr einseitige Entwicklung, die sich zwar neuerdings wieder etwas verbessert hat. Wir hatten im Jahre 1950 immerhin noch ein Verhältnis von 3 zu 2 im Verhältnis der Investitionen Strasse/Schiene. Dieses Verhältnis hat sich in den sechziger Jahren von 5 zu 1 zugunsten der Strasse erhöht und ist heute bei immer noch 3 zu 1 zugunsten der Strasse stehengeblieben.

In absoluten Zahlen heisst das, dass letztes Jahr für die Strassen insgesamt 2700 Millionen Franken investiert wurden, für die Schienen ungefähr 920 Millionen. Wir können aber auch die Gesamtbeträge zitieren. Um ein Strasseninfrastrukturnetz in Form der schweizerischen Autobahnen aufzubauen, haben wir bisher rund 25 Milliarden Franken ausgegeben. 10 bis 15 Milliarden soll die Fertigstellung des Autobahnnetzes noch kosten. Die Investitionen für «Bahn 2000» hingegen – gerade vorhin haben Herr Nussbaumer und Herr Geissbühler sie auch finanzpolitisch in Frage gestellt – betragen für Neu- und Ausbauten auf alle Jahre gerechnet – mit dem neuen, von der Kommission jetzt erhöhten Betrag – insgesamt 5,4 Milliarden Franken. Für uns steht fest, dass ein Ausgleich im Angebotsverhältnis zwischen Strasse und Schiene damit überfällig ist.

Zweite Feststellung – von uns aus gesehen: Die Trendwende in der Verkehrsentwicklung ist auch aus umwelt- und energiepolitischen Gründen heute unumgänglich geworden und nicht mehr aufschiebbar. Sie kennen die alarmierenden Werte des Luftreinhaltekonzepts, die beängstigende Zunahme der Luftverschmutzung, aber auch den hohen Energieverbrauch beim motorisierten Privatverkehr. Darauf möchte ich Herrn Geissbühler hinweisen, der drastisch die Zunahme des Elektrizitätsverbrauchs für «Bahn 2000» an die Wand gemalt hat. Ich rufe klar in Erinnerung, dass der Gesamtverkehr heute 28 Prozent der Endenergie beansprucht. Von diesem gesamten Kuchen, den der Verkehr an Endenergie beansprucht, entfallen aber nur 4 bis 5 Prozent auf die Schiene, auf die Strasse 77 Prozent, auf den Luftverkehr 18 Prozent.

Weiter partizipieren die Bahnen am gesamten Elektrizitätsverbrauch mit etwa 5 Prozent. Das sind die Relationen; es ist bedauerlich, wenn jetzt – völlig losgelöst von diesen Gesamtrelationen – solche Schreckgespenster an die Wand gemalt werden. Man muss auch sehen, dass das heutige Schienennetz eine Umlagerung von nur wenigen Prozenten des Strassenverkehrs auf die Schiene einfach nicht mehr bewältigen kann.

Ich möchte mich ganz kurz mit dem nun bald grotesk anmutenden Variantenstreit beschäftigen, der in den eben vorgetragenen vier Rückweisungsanträgen gipfelte. Ich halte dazu fest, dass auch hier die Gesamtrelation gesehen werden müsste. An die Adresse der mehrheitlich aus Bauernvertretern bestehenden Opponenten muss man einfach den Vorwurf richten, dass es völlig unverhältnismässig ist, gegen eine neue Bahnstrecke von rund 45 km Länge (bei Variante Süd plus) anzutreten. Deren gesamter Landverbrauch beträgt weniger als 100 Hektaren Land! Vor kurzem noch haben Sie einer neuen Autobahnstrecke Murten-Yverdon mit mehr als doppeltem Ländverbrauch unisono zugestimmt. Es ist mir aufgefallen, dass damals kein einziger der heute opponierenden Bauernvertreter Opposition angemeldet hat. Man könnte das übrigens auch an anderen Autobahnstücken demonstrieren.

Sie haben auch vergessen, dass in den letzten Jahren ein unendlich viel grösseres Strassennetz entstanden ist. Ich erwähne wieder das heutige Autobahnnetz von 1400 km; stellen Sie das alles in Relation zu den Neubaustrecken von 45 km bei der Variante Süd plus und von 120 km für alle vier Neubaustrecken miteinander!

Wir verstehen die auf die Variantenwahl bezogene Opposi-

tion aber auch deshalb nicht, weil es sich bei der Variante Süd plus um eine echte Verständigungslösung zugunsten der Romandie und der Jurafusskantone handelt. Ich will nicht wiederholen, was von den Kommissionsreferenten schon besser ausgeführt worden ist: dass das auch eine betriebliche Aufwertung der Jurafusslinie bringt (Einbezug von Biel in das Knotennetz usw.).

Die Variante Süd plus ist die verkehrstechnisch am besten geeignete Variante. Wenn Sie sie genau nachprüfen, werden Sie sehen, dass nur noch 18 km freie Streckenführung vorgesehen sind. Also doch eine – in Anführungszeichen gesetzt – relativ geringe Beeinträchtigung von Land und Umwelt. Es ist selbstverständlich, dass diese Variante im Laufe der Planung weiter verfeinert und verbessert werden kann und soll.

Herr Müller-Scharnacht hat zu Beginn seiner Rückweisungs-Antragstellung mit der UVP zweite Stufe gefochten. Man muss auch da fragen: Was soll eine UVP zweite Stufe bringen ausser einer Verzögerung, wenn Sie sehen – nachzulesen beispielsweise im Petitionstext –, dass die Opponentenkreise gegen jede neue Variante sind? Also was nützt eine UVP zweiter Stufe, eine Ueberprüfung am ausgearbeiteten Projekt, wenn Sie von vornherein deutlich und ehrlich sagen: Wir sind gegen jede neue Variante!?

Wir haben Zweckmässigkeitsprüfungen erhalten, haben sie in der Kommission studiert und müssen festhalten, dass sie für die Variantenwahl eine ausreichende Entscheidungsgrundlage gebildet haben. Auch zur «Umweltverträglichkeit» wage ich einen übergeordneten Vergleich: Wenn Sie das Bahnkonzept mit dem Neubau eines fünften und sechsten Autobahntrassees vergleichen, dann resultieren Werte, die ganz eindeutig zugunsten dieser geringen Neubaustrecken bei der Bahn ausfallen.

Sie haben in einem Rückweisungsantrag gehört, dass ein Ausbau der bestehenden Strecken das Richtige wäre – immer bezogen auf Bern–Olten. Auch da müssen wir Sie fragen, ob denn das Menschenschutz ist, wenn Sie den zu erwartenden neuen Güter- und Personenverkehr durch bestehende, stark gewachsene Siedlungsgebiete führen, wenn Sie beispielsweise Murgenthal, Langenthal, Wynigen, Burgdorf oder Herzogenbuchsee durchqueren, wie es bei der heutigen Streckenführung der Fall ist. Das geht doch einfach nicht. Kommt hinzu, dass die neue Streckenführung Garantie bietet, dass auch der Güterverkehr auf dieses neue Streckentrassée verlegt werden kann und daraus eine Entlastung der bisherigen Stammstrecke für den regionalen Personenverkehr resultiert.

Eine letzte generelle Feststellung aus unserer Sicht: Wir sind überzeugt, dass der notwendige Erfolg von «Bahn 2000» auch von der übrigen Verkehrspolitik abhängt. Wir könnten beispielsweise nicht an die gewünschte Trendwende glauben, wenn wir nicht dafür wären, gleichzeitig beim Ausbau des Strassennetzes Grenzen zu ziehen, oder wenn wir nicht dafür wären, jetzt den Individualverkehr vermehrt einzudämmen. Zu einer Aenderung der Verkehrsanteile zwischen Privatverkehr und öffentlichem Verkehr gehört auch – logischerweise und gleichberechtigt – eine Attraktivitätssteigerung der Tarife. Es ist wichtig, wieviel der Fahrer für die Benützung des Verkehrsmittels bezahlen muss.

Es darf aber nicht allein bei der Verbesserung des Schienennetzes bleiben; die Bahn ist eben nur ein Element in der gesamten Transportkette des öffentlichen Verkehrs. Diese Kette ist häufig so stark oder so schwach wie ihr schwächstes Glied. Zum Erfolg gehört deshalb logischerweise auch eine Verknüpfung von «Bahn 2000» mit dem Regional- und Lokalverkehr. Das kann nur gelingen, wenn – nach unseren Anstrengungen hier beim Bund – auch Kantone, Regionen und Gemeinden mit eigenen Leistungen nachdoppeln. Wenn das der Fall ist, sind wir überzeugt, dass wir mit der Zustimmung zu «Bahn 2000» den Startschuss geben zu einem verbesserten Angebot des gesamten öffentlichen Verkehrs und damit eben auch zu einer Verbesserung des gesamten Verkehrsverhaltens.

M. Cavadini: Le groupe libéral entre en matière pour RAIL 2000, ce projet à la fois considérable et ambitieux. Il assujettit son approbation à deux données essentielles: à savoir que le plan de financement soit mieux abordé et que la variante dite Sud-Plus soit retenue.

Après le vaste débat suscité par la proposition des nouvelles transversales ferroviaires, après la constatation que cette proposition était inacceptable pour les régions périphériques parce qu'elle les marginalisait plus encore, il convenait de retenir un plan de développement ferroviaire qui puisse viser à une amélioration générale du réseau national. Indiscutablement RAIL 2000 est conçu dans un esprit plus ouvert et plus juste.

Les visionnaires et les ingénieurs pourront regretter l'abandon des nouvelles transversales ferroviaires qui rapprochaient sûrement Rome de Hambourg et Madrid de Vienne de quelques minutes, mais l'usager, le contribuable, le citoyen suisse ne peut que saluer un plan qui tend maintenant à consacrer le rôle du rail dans sa mission fondamentale de moyen de communication entre toutes les régions du pays.

En outre, nous répétons qu'il est équitable que les investissements consacrés aux Chemins de fer le soient à l'ensemble du pays et non pas essentiellement à quelques axes privilégiés. On ne surprendra personne en affirmant que nous portons autant d'intérêt aux lignes du pied du Jura et du Simplon qu'à celles du Plateau, par exemple. Nous tenons à ce que les temps de parcours de Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Zurich soient appréciés avec autant d'intérêt que ceux de la ligne Berne-Olten-Bâle. Il nous importe aussi que le calendrier des travaux soit établi dans le même souci d'équilibre et d'équité.

Nous avons dit que ce projet était considérable et novateur. Il l'est assurément. Il s'articule sur le principe d'un renforcement et d'une amélioration des cadences horaires qu'il renforce de liaisons supplémentaires. Il étoffe donc fortement l'horaire. Il tient à réduire les temps de parcours des trains intercity. Cet objectif nous paraît appréciable car nous tenons aussi à rester sur les axes de transit international.

Cette volonté d'ouverture et de modernisation exige une amélioration de l'infrastructure, du matériel roulant et des éléments complémentaires, c'est-à-dire de la création de places de parcs près des gares, une rénovation de plusieurs de ces mêmes gares, une offre très améliorée des services de restauration. Bref, RAIL 2000, au-delà de la technique et de ces exigences est donc un projet politique qui doit également tendre à atténuer les disparités régionales pour réaliser un véritable réseau ferroviaire national.

Notre approbation de principe est donc acquise. Voici les réserves: Les coûts de l'entreprise sont très lourds, 5,4 milliards pour les investissements d'infrastructure, 1,3 milliard pour le nouveau matériel roulant.

Après une esquisse comptable assez approximative, le Conseil fédéral déclare et nous le citons dans son message à la page 67: «Il faut considérer que les charges nettes supplémentaires incombant à la Confédération ne sont pas financées. Les perspectives financières du budget fédéral ne s'étendent certes que jusqu'en 1989 mais elles montrent à nouveau, pour cette année 1989, un déficit d'un milliard de francs selon des hypothèses relativement optimistes. De ce fait, la situation financière de la Confédération se détériorera à nouveau à vue d'oeil et toutes les nouvelles dépenses augmenteront encore le déficit. Etant donné l'ordre de grandeur des charges, on ne peut pas s'attendre à ce qu'une compensation des tâches se fasse par une diminution dans d'autres domaines».

Une telle approche du problème ne nous paraît pas acceptable. Il serait irresponsable de laisser les choses en l'état. La commission de notre Conseil a fait un premier pas dans la direction que nous devons prendre. Nous entendons que la planification financière, en tout cas, soit prévue annuellement et présentée aux Chambres de manière à avoir une vue plus précise et plus ajustée au budget général. Nous avons d'ailleurs déposé une proposition dans ce sens.

Un étalement des investissements sera peut-être nécessaire. De toute manière, nous estimons en l'état que les propositions actuelles du Conseil fédéral sont insuffisamment étayées sur le plan financier.

Notre deuxième propos a trait à ce que le message appelle – je cite: «la clé de voûte de RAIL 2000 et de toute extension efficace de la capacité et de l'attrait du réseau ferroviaire suisse», c'est-à-dire le doublement de la voie entre Berne et Olten. La variante dite Nord ne saurait être acceptée, elle est onéreuse, les rapporteurs l'ont rappelé, techniquement aléatoire et sur le plan de l'atteinte au paysage, elle est moins satisfaisante que celle qui a été finalement retenue.

La variante Sud a heureusement pu être retravaillée à la demande de la commission. Dans sa première version, elle n'était pas acceptable pour l'ensemble de la population de l'arc jurassien. Nous précisons que si la ligne du Plateau draine environ 700 000 habitants, la ligne du pied du Jura en réunit, elle, 530 000. On ne saurait donc traiter avec négligence les arguments développés par ceux qui demandent instamment à ce que la région jurassienne soit reliée à RAIL 2000.

Avec la variante Sud-Plus, on gagne une demi-heure sur le parcours de la ligne du pied du Jura et c'est la demi-heure qui fait toute la différence et qui permet de traiter les deux axes de façon équivalente et complémentaire. Le parcours Genève–Zurich peut être envisagé dans le même temps sur les deux lignes, ce qui, à l'évidence, amènera une nouvelle clientèle sur la ligne du pied du Jura, atténuant ainsi réellement les disparités évoquées.

Le coût supplémentaire est de 250 millions, ce qui représente un engagement de l'ordre de 15 à 17 millions de francs par minute gagnée. Ces montants, même s'ils paraissent considérables, restent très inférieurs à ceux des autres tronçons qui coûtent facilement entre 30 et 40 millions par minute gagnée. La variante Sud-Sud n'est pas une variante. C'est un bégaïement sur le plan politique en tout cas. Nous demandons donc que la variante Sud-Plus soit retenue dans un esprit fédéraliste et respectueux de l'aménagement du territoire.

A part les réserves exprimées, le groupe libéral entre en matière.

Frau Fetz: Die Fraktion der PdA/PSA/POCH ist für das Projekt «Bahn 2000», und zwar aus grundsätzlichen ökologischen Überlegungen. Es geht heute – das möchte ich an dieser Stelle einmal mit aller Deutlichkeit klarstellen – um einen Grundsatzentscheid für die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich sage das deshalb so deutlich, weil jetzt schon bei den Rückweisungsanträgen, sicher aber in den nächsten Stunden, die Gefahr besteht, dass dies beim gigantischen Variantenstreit vergessen wird.

Den Antrag Nussbaumer, die Bundesbeschlüsse A und B zu trennen, unterstützen wir, und zwar weil auch wir meinen, dass damit das Konzept «Bahn 2000» aus einem Referendumskampf herausgehalten werden kann, der sich vorwiegend um Varianten drehen wird. Seinen Rückweisungsantrag aber unterstützen wir nicht.

Wir brauchen nicht speziell zu betonen, dass unsere Haltung dem öffentlichen Verkehr gegenüber seit Jahren, ja seit über einem Jahrzehnt, klar ist. Unsere Partei hat sich nicht zuletzt im Kampf gegen Autobahnen konstituiert. Die Bahn, der öffentliche Verkehr, ist ganz eindeutig ökologisch sinnvoller. Geht es aber einmal darum, beim öffentlichen Verkehr mit einer etwas grösseren Kelle anzurichten, als das sonst üblich ist, schiesst die Autolobby aus allen Rohren frontal, hat Angst um ihre – ich betone: ihre! – Treibstoffzölle, um die grosse Freiheit der Verkehrsmittelwahl und will das ganze Projekt zurückgewiesen wissen. Sie alle haben den entsprechenden Brief des TCS erhalten. Das müssen Sie heute auch beachten. Das sind auch die politischen Dimensionen und Relationen, in denen wir den Beschluss für die «Bahn 2000» fällen müssen.

Es ist heute schon einmal gesagt worden, die «Bahn 2000» sei sehr, sehr teuer. Alles zusammengerechnet kostet sie

etwa 8 Milliarden. Silvio Bircher hat den Gesamtblick berichtigt, indem er Ihnen die Summen genannt hat, die für den Autobahnbau bis jetzt investiert worden sind; weil – leider, muss man heute sagen – 1958 das Schweizervolk dem Bundesrat und dem Parlament sozusagen einen Blankocheck in bezug auf Strassenprojekte und Strassenausbau in die Hand gegeben hat. Seither sind 25 Milliarden in den Strassenbau geflossen, die Unterhaltskosten nicht mitgerechnet; 15 Milliarden kosten allein die kürzlich beschlossenen Teilstücke des Nationalstrassennetzes. Hier gilt es, die Relationen zu wahren.

Nun zum Projekt «Bahn 2000». Wenn wir eine attraktivere Bahn wollen, die schneller und direkter ist sowie häufiger verkehrt – das System der Knotenpunkte überzeugt unsere Fraktion sehr –, dann ist es klar, dass diese Mehrleistung auf dem bestehenden Netz nicht möglich ist. Die Erstellung von Neubaustrecken wird unumgänglich. Wir stehen dazu im Wissen darum, dass alle Bauten einen Eingriff in die Natur, einen Verlust an Kulturlandschaft bedeuten und im Wissen darum, dass in kürzester Zeit jeder Boden, den wir überhaupt noch haben, zerstört wird, wenn es uns nicht gelingt, die Menschen in diesem Lande dazu zu bringen, umzusteiigen und den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Und das machen wir, indem wir die «Bahn 2000» bewilligen.

Zu den Bauten: Wir sind mit den projektierten Parkhäusern, die zum Teil an den Stationen geplant sind, nicht einverstanden. Erstens sind sie nicht nötig; die allermeisten Haushalte in der Schweiz sind durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut mit den Bahnhöfen verbunden. Zweitens gilt heute längst der Lehrsatz, dass jedes Parkhaus, wo es auch immer steht, neuen Privatverkehr anzieht.

Die Region Basel ist – angesichts der enormen Luftverschmutzung, der riesigen Pendlerströme, die jeden Tag in diese Stadt ein- und ausfahren, aber auch angesichts der Transitströme, die durch unsere Region gehen – am Ausbau der Bahn sehr interessiert.

Wie Sie wissen, sind die Verbindungen in die anderen Städte, insbesondere nach Bern, nicht die besten. Deshalb unterstützen wir die baulichen Massnahmen, die für die «Bahn 2000» in der Nordwestschweiz nötig sind. Ebenfalls zu begrüssen ist, dass mit der «Bahn 2000» auch das Projekt der Grossverteiler in Basel verbunden ist, was sich vor allem auf die Pendlerströme positiv auswirkt, nämlich die projektierte S-Bahn. Uebrigens hat die POCH bereits im Jahre 1972 in Basel eine Initiative für die Einführung einer S-Bahn eingereicht, wobei in Basel – im Gegensatz zu Zürich – die bestehenden Geleiseanlagen Verwendung finden können.

Zum Variantenstreit: Neue Strecken müssen gebaut werden; umstritten ist eigentlich nur die Mittellandstrecke. Die Frage stellt sich jetzt aber: Wo und zu welchem ökologischen Preis? Der beste Platz befände sich selbstverständlich auf den Trassees der Nationalstrassen – das ist ganz klar. Damit träfen wir gleich zwei Fliegen auf einen Schlag: der Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr wäre hundertprozentig, und die Umwelt würde radikal entlastet. Aber so weit sind wir noch nicht; ich sage bewusst «noch nicht», denn Sie werden sich wundern, was wir in einigen Jahren alles werden bewilligen *müssen*, und zwar notstandsmässig, um uns vor dem ökologischen Kollaps zu retten.

Doch zurück in den immer noch beschränkten Kreis der Realpolitik, nämlich zum Variantenstreit. Wichtigstes Kriterium für die Linienwahl ist selbstverständlich die Umweltverträglichkeit. Die Variante Süd des Bundesrates scheidet deshalb aus. Somit bleiben die Varianten Süd plus und Nord. Ich gestehe, dass hier der Entscheid sehr schwierig ist. Beide Linienführungen haben Vor- und Nachteile. Wir haben uns in der Fraktion lange überlegt, ob wir einen Antrag für die Variante Nord einreichen sollen; nach reiflichen Überlegungen sind wir aber dazu gekommen, dies aus folgenden Gründen zu unterlassen: Für die Variante Nord sprach vorher die Jurasüdfusslinie, die nun in die Linienwahl integriert worden ist. Und angesichts der ungeheuerlichen Perspektive, dass der motorisierte Privatverkehr bis zur Vollendung der «Bahn 2000» noch um 70 Prozent zunehmen wird, können wir nicht mit gutem Gewissen eine

Verzögerung irgendwelcher Art bei der «Bahn 2000» in Kauf nehmen.

Selbstverständlich gehen wir bei diesen Ueberlegungen davon aus, dass auch für die Variante Süd plus eine seriöse Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht wird. Da das Umweltschutzgesetz eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorschreibt, erübrigt es sich, deswegen einen Rückweisungsantrag zu stellen!

Zu den verschiedenen Rückweisungsanträgen. An die Adresse der SVP möchte ich folgendes sagen: Ich hätte in diesem Rat gerne einmal eine flammende Umweltschutzrede zum Thema «Strassenbau und Autobahn» von Ihrer Seite gehört! Jetzt damit zu kommen, scheint mir doch etwas unpassend! An die Adresse derjenigen aber, welche die Vorlage aus ökologischen Bedenken zurückweisen wollen und eine neue Planungsrunde verlangen, möchte ich folgendes sagen: Der Autolobby – dazu gehören nicht wenige der Rückweisungsbeürworter in diesem Rat – käme es äusserst gelegen, wenn wir noch jahrelang über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und über die Linienführung der «Bahn 2000» debattierten. In dieser Zeit können munter weiter Strassenbauprojekte durchgezogen und neue Sachzwänge geschaffen werden. Rückweisung heisst deshalb für uns: Verzögerung des Bahnausbaus. Das können wir uns angesichts der Umweltsituation schlicht und einfach nicht leisten.

Zum Schluss füge ich noch einige kritische Einwände unsererseits bei: Die «Bahn 2000» darf keine Erhöhung des Verkehrsvolumens und der Mobilität bringen. Sie muss als effektives «Umsteigeprojekt» deklariert und entsprechend konzipiert werden. Dazu gehören unbedingt flankierende Lenkungsmaßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Privatverkehrs. Umdenken in Richtung Umweltschutz heisst eben auch konkret umlenken. Wir kommen nicht darum herum: Wer A sagt, muss auch B sagen. Wie wirkungsvoll das geschehen kann, hat beispielsweise Basel mit seinem Umweltabonnement gezeigt; man könnte noch viele andere Beispiele nennen.

Im Kampf gegen das Waldsterben und gegen die Umweltverschmutzung generell kann es heute nicht mehr darum gehen, das «politisch Durchsetzbare zu wagen», wie das der Bundesrat in seinem Luftreinhaltekonzept formuliert. Heute geht es vielmehr darum, das politisch absolut Notwendige effektiv zu machen. Konkret heisst das: Ja zur «Bahn 2000», aber keinen Meter mehr Autobahn!

Damit das möglich wird, haben wir zusammen mit allen umweltbewussten Kräften in der Schweiz die eidgenössische «Beton-Stopp-Initiative» eingereicht, die den weiteren Ausbau der Autobahnen verhindern will und auch kann.

Eine Verkehrspolitik mit Zukunft ist nicht die koordinierte Verkehrspolitik – das soll an dieser Stelle auch gesagt werden –, sondern die in der Botschaft unter dem sinnvollen Namen «Oekopolitik» vorgestellte Handlungsalternative. Dahin müssen wir gehen.

Wir müssen endlich jenen die Spiesse kürzen, die seit 30 Jahren mit Lanzen gegen stumpfe Sackmesser oder – mit anderen Worten – mit immer mehr Strassen gegen den öffentlichen Verkehr kämpfen. Nicht gleich lange Spiesse für die beiden Verkehrsträger sind heute gefragt; wir müssen endlich eine Lanze für den öffentlichen Verkehr brechen, d. h. für den Wald, für die Luft, für die Menschen in diesem Lande.

In diesem Sinne verstehen wir unser Ja zur «Bahn 2000», unser Ja zum Eintreten.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr
La séance est levée à 12 h 55*

Dreizehnte Sitzung – Treizième séance

Mittwoch, 8. Oktober 1986, Vormittag
 Mercredi 8 octobre 1986, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

85.074

**«Bahn 2000». Konzept
 «Rail 2000». Projet**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1384 hiervor – Voir page 1384 ci-devant

Düнк: Das Konzept «Bahn 2000», welches zum Ziel hat, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern, ist Ihnen gestern von berufener Seite vorgestellt worden. Bei dem zu fällenden Entscheid geht es vorerst um eine eigentliche Glaubensfrage. Man muss daran glauben, dass die Verwirklichung des Projektes den erhofften Gewinn bringt und somit Volk und Land zum Nutzen gereicht. Der Bau von neuen Eisenbahnstrecken, welcher einige Milliarden Franken kostet, hat nur dann einen Sinn, wenn ein grosser Teil unserer Bevölkerung die öffentlichen Transportmittel auch benützt. Wenn alles beim alten bleiben sollte, lohnen sich die Investitionen nicht. Dann würden geringfügige Verbesserungen im Transportbereich genügen.

Ich glaube an die eingeleitete Vorwärtsstrategie der Schweizerischen Bundesbahnen. Ich bin sogar fest davon überzeugt, dass mit einem dichteren Fahrplan, rascheren und direkteren Verbindungen, kürzeren Wartezeiten auf den Bahnhöfen, grösserem Fahrkomfort und mehr Park-and-ride-Anlagen usw. der erwartete Effekt eintreten wird. Wenn wir nichts in dieser Richtung tun, dann geben wir die Bahnen sukzessive auf. Das darf im Interesse unseres Landes nicht passieren.

Wenn wir an die Zukunft der Bahn glauben und von ihrer Notwendigkeit überzeugt sind, gibt es keine andere Lösung, als das zur Diskussion stehende Konzept «Bahn 2000» zu realisieren. Persönlich bin ich von dieser Idee begeistert. Den Erfindern und Förderern möchte ich für den aufgezeigten Weg danken.

Heute bietet sich die letzte Chance, den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr an Terrain gewinnen zu lassen und zu einer echten Alternative zu machen. Die Bahnen kommen spät, aber sie kommen. Sie holen auf, und das ist eine ganz erfreuliche Tatsache. Der in Schwung gekommene Zug darf nicht gebremst werden. Heute muss das Parlament den Beweis antreten, dass es fähig ist, weit-sichtige Beschlüsse zu fassen, welche der nach uns kommenden Generation in hohem Masse dienen werden.

Wenn wir an die Zukunft der Bahnen glauben, wie wir in den letzten Jahrzehnten an den Segen des Autos geglaubt haben, dann werden wir mit gleicher Willenskraft eine attraktive öffentliche Transportkette aufbauen können. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist ein Gebot der Stunde. Ich wage sogar die Behauptung, dass es sich – auf lange Sicht betrachtet – um eine Frage des Ueberlebens handelt. Ohne mit der Wimper zu zucken und mit viel Optimismus haben wir für den Strassenbau viel geopfert. Nach meiner persönlichen Meinung allzu viel. Auf der anderen Seite haben wir unsere Bahnen arg vernachlässigt. Das

Resultat kennen wir. Die Geister, die wir riefen, werden wir nicht mehr los. Der angebliche Fortschritt ist zum Bumerang geworden. Ein grosser Teil unserer Bevölkerung hat unter den Lärm- und Verschmutzungsimmissionen zu leiden. Unsere Umwelt und unsere Wälder kränken zusehends. Viele wollen dies immer noch nicht wahrhaben oder stecken den Kopf in den Sand. Erst wenn die Schäden an unserer Gesundheit oder in der Natur noch sichtbar sind, werden die Zweifler und Uneinsichtigen zur Umkehr bereit sein. Dann ist es aber zu spät. Heute müssen wir die Trendwende einleiten. Die Devise muss lauten: Stopp dem Strassenbau, Ausbau des öffentlichen Verkehrs. In diesem Sinne verstehe ich das Konzept «Bahn 2000». Von uns wird erwartet, dass wir heute etwas Mutiges tun für die Zukunft unseres Landes. Wenn wir zum Konzept «Bahn 2000» stehen – ich hoffe, dass es von der grossen Mehrheit unseres Rates gutgeheissen wird –, müssen wir einige neue Bahnstrecken bauen. Ich habe Verständnis für die betroffenen Regionen und für diejenigen, die Land hergeben müssen. Dass auch dem Bahnbau Opposition erwächst, muss als selbstverständlich hingenommen werden. Es ist das legitime Recht der Betroffenen, sich für ihre Anliegen zu wehren. Jedes grosse Werk bedarf aber gewisser Opfer. Im übergeordneten Interesse müssen die Forderungen durchgesetzt werden, die für einzelne eine grosse Härte darstellen können.

Ich muss nochmals auf den Strassenbau zurückkommen. Bei diesen Trassees war der Bund nicht zimperlich. Es wurde geplant und fröhlich gebaut. Hier wurde in viel grösserem Umfang wertvolles Kulturland beansprucht. Ich muss die Berner fragen: Ist das Knonaueramt weniger wert als das schöne Bernbiet? Bei dieser Frage muss man mit gleichlangen Ellen messen. Auch Bahnbauten – das ist meine volle Ueberzeugung – müssen unter möglicher Schonung von Umwelt und Landschaft erstellt werden; es müssen optimale Lösungen gefunden werden. Eingriffe wird es aber geben. Wenig Sinn haben die Schwarzpeter-Spiele. Bei den Nationalstrassenbauten verurteilen wir sie auch. Daran sollen wir heute denken. Nach meiner Meinung ist die gewählte Strecke Mattstetten–Rothrist, die sogenannte Süd-plus-Variante, für das Gesamtwerk die beste. Es sind alle Aspekte in die Waagschale zu werfen; die Vor- und Nachteile sind ja genügend begründet worden, so dass ich hier keine Worte mehr verlieren muss.

Ich möchte nur nochmals auf einen Punkt hinweisen: Auf der Variante Nord können keine Güterzüge fahren. Für so teures Geld muss aber ein Werk entstehen, das beiden Sparten, nämlich dem Personen- und dem Güterverkehr, dient.

Die Fraktion des Landesrings und der Evangelischen Volkspartei unterstützt grossmehrheitlich das Konzept «Bahn 2000». Sie stimmt den Bundesbeschlüssen B und C zu und ist auch gewillt, die Kommissionsmotion betreffend Alpenbahn-Transversale an den Bundesrat zu überweisen. Unsere Fraktion lehnt alle gestellten Rückweisungs- und Abänderungsanträge ab, gleich welcher Herkunft und Schattierung. Sie findet die bundesrätliche Vorlage, versehen mit den Präzisierungen und Ergänzungen der erweiterten Verkehrskommission, richtig und vor allem vernünftig. Alle anderen Vorschläge sind – gesamthaft betrachtet – schlechtere und teurere Alternativen. Unsere Devise ist: alles oder nichts.

Wir finden es auch nicht richtig, wenn die umstrittene Linienwahl einer separaten Volksabstimmung unterbreitet würde. Ein solcher Vorentscheid nützt niemandem. Das Schweizervolk soll zum gesamten Paket – Linienwahl, neue Strecken und finanzielle Folgen der Realisierung – Stellung nehmen können. Das Konzept «Bahn 2000» ist eine einheitliche Materie; entweder wir befürworten es oder lehnen es ab. Es ist nicht für ein Puzzle-Spiel geeignet.

Persönlich bin ich davon überzeugt, dass die Vorlage die Hürde einer Volksabstimmung nehmen wird. Es zweifelt niemand daran, dass es dazu kommen wird. Der Schweizer steht zu seinen Bahnen; besonders dann, wenn es darum geht, ihre zukunftsorientierte Existenz zu sichern. Ich schätze mich glücklich, dass die Stimmberechtigten im

Gegensatz zum Nationalstrassenbau über eine derart wichtige Sache an der Urne entscheiden können. Wenn die Spiesse gleich lang wären, könnten wir auch bei den umstrittenen Nationalstrassenstrecken das Schweizer Volk fragen. Das wäre fair und würde endgültig Klarheit schaffen. Wenn wir eine gute Sache zu vertreten haben, müssen wir vor dem Volk niemals Angst haben. Die «Bahn 2000» ist eine gute Vorlage; darum können wir der angedrohten Volksabstimmung getrost entgegensehen.

Noch ein Wort zu den Finanzen: Die Investitionen kosten viel Geld. Pionierleistungen sind noch nie billig gewesen. Die Bahnen müssen uns die erforderlichen Milliarden wert sein. Heute geht es um einen Sprung nach vorn! Die kommenden Generationen werden uns dankbar sein, wenn wir heute Mut beweisen, auch wenn noch nicht alle Details auf dem finanziellen Sektor geregelt sind: «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.»

Unsere Fraktion ist bereit, den Schweizerischen Bundesbahnen den Weg in eine erfolgreiche Zukunft zu ebnet. Die Tage der schönen Worte sind vorbei – jetzt müssen die Taten folgen: «In Zukunft – die Bahn!»

Wyss: Die Fraktion der FDP unterstützt das Konzept «Bahn 2000» und damit das Bahnleitbild der Zukunft. Sie sagt auch ja zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und damit ja zu einem attraktiven Angebot im Personen- und Güterverkehr, verbunden mit baulichen Streckenverbesserungen, Verbesserungen des Wagenmaterials, der Fahrzeiten usw. Bedenken hat die Fraktion zum Finanzierungskonzept; ich werde im zweiten Teil meiner Ausführungen darauf zurückkommen.

Mit dem klaren Ja zu einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs möchten wir die Bedeutung der übrigen Verkehrsträger nicht herabmindern. Ich betone dies, weil von verschiedenen Seiten gegenseitige Vorwürfe zu hören waren, die nicht ins Bild unserer Verkehrspolitik passen. Wir brauchen den individuellen Verkehr, wir brauchen den Schwerkverkehr, wir brauchen die Bahnen! Jeder Verkehrsträger hat seine Existenzberechtigung, und jeder Verkehrsträger braucht Grundinvestitionen, die ständig erneuerungsbedürftig sind. Die Fraktion hat ja gesagt zur Beendigung des vorgesehenen Nationalstrassenbaus; sie sagt deshalb auch ja zu einer nötigen Verbesserung veralteter Bahnstrukturen, insbesondere auch, um international konkurrenzfähig zu sein.

Wie weit der Umsteigeeffekt vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr in Zukunft gehen wird, ist schwer vorzusagen. Sicher müssen Vorleistungen erbracht werden. Sicher ist aber auch, dass der Kosten-Nutzen-Effekt von weiteren Komponenten abhängig ist, beispielsweise vom jeweiligen Benzinpreis, von der generellen Tarifgestaltung, aber auch von der Umweltbelastung, von genügenden Parkings an den Bahnhöfen usw.

Zur Varianten-Wahl nur so viel: Eine grosse Mehrheit unserer Fraktion hat sich nach eingehender Diskussion über den umstrittenen Abschnitt Olten–Mattstetten zur Variante Süd plus bekannt. Die im letzten Moment eingereichten Varianten Süd-Süd und Nord-Nord fanden keine Gnade. Die Variante Süd-Süd entspricht in vielen Streckenteilen dem früheren Projekt NHT und kommt unserer Ansicht nach wegen ihrer Unzulänglichkeiten für die Bahnkunden wegen ihrer sehr langen Tunnelstrecken und wegen ihrer enormen Kosten nicht in Frage. Die Nord-Nord-Variante via Wasserfälle vernachlässigt eindeutig die angestrebten Verbindungsverbesserungen von Basel nach Luzern sowie nach Zürich.

Für den Fraktionsentscheid, die Variante Süd plus zu bevorzugen, war zweifellos ausschlaggebend, dass dadurch die Jurasüdfuss-Linie, die von den Welschen und von den Jura-kantonen verlangte Aufwertung erfuhr. Zudem unterstützt die Fraktion den Willen der vorberatenden Kommission, auf allen projektierten Strecken weitere Verbesserungen in Richtung Einpassung in die Landschaft und in Richtung Lärmschutz einzuplanen. Die Fraktion ist auch einverstanden, dass die in der Botschaft vorgeschlagenen Bundesbe-

schlüsse A und B in einem Beschluss zusammengelegt werden, d. h., dass Gesamtkonzept und Linienführung der Neubaustrecken einem einzigen referendumspflichtigen Bundesbeschluss unterstellt werden. Somit wird der Souverän via Referendum – falls ein solches verlangt wird – Gelegenheit erhalten, zu bekennen, ob er mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs wirklich ernst machen will.

Im Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil C, wurde der Umfang von 5,1 Milliarden auf 5,4 Milliarden Franken erhöht, damit die durch die Variante Süd plus zusätzlich entstehenden Kosten für die Verbindung Herzogenbuchsee–Solothurn gedeckt werden können. Dieser zweite, nicht referendumspflichtige Beschluss hat in unserer Fraktion zu grossen Diskussionen Anlass gegeben, insbesondere weil in der Botschaft zugegeben wird, dass die Nettomehrbelastungen für den Bundeshaushalt vorderhand als nicht finanziert gelten.

Nach Ansicht der Fraktion fehlt ein klares Finanzierungskonzept, auch wenn man berücksichtigt, dass aufgrund der Beschlüsse über ein neues Leistungskonzept die Investitionen in Zukunft vom Bund und die Betriebskosten von den SBB getragen werden. In Anbetracht der sich abzeichnenden Perspektiven des Bundeshaushalts stellt sich jedoch die Frage, wie der Bund eine solche Zusatzbelastung in der Höhe von mehreren Milliarden – auch wenn dies auf einige Jahre verteilt ist – verkraften kann. Das macht deutlich, dass die Finanzierung für den öffentlichen Verkehr ganz allgemein immer mehr zu einem Problem wird, das dringend einer baldigen Lösung entgegengeführt werden muss.

Auch die beschlossenen Tarifverbilligungen sind schlussendlich nur dann vertretbar, wenn durch vermehrtes Umsteigen vom individuellen zum öffentlichen Verkehrsmittel der Ausfall mindestens ausgeglichen wird; gefragt sind aber Mehreinnahmen. Unsere Fraktion gibt deshalb zum Teil C folgende Erklärung ab: «Wir sind der Meinung, dass in der Botschaft das Konzept 'Bahn 2000' finanzpolitisch zu wenig aussagekräftig ist. Wir fordern, dass das Projekt innerhalb der Finanzplanung des Bundes Platz haben muss. Durch das Konzept 'Bahn 2000' darf die Gesamtsteuerbelastung nicht erhöht werden. Wir meinen ferner, dass die Benutzer vermehrt an den Betriebskosten beteiligt werden sollen, weil das Leistungsangebot wesentlich verbessert wird.»

Im Sinne dieser Erklärung wird unsere Fraktion ein Postulat einreichen, in welchem wir den Bundesrat einladen, im Rahmen eines Finanzierungskonzeptes unter anderem folgende Vorschläge zu prüfen:

Der Bundesrat soll untersuchen, welche Auswirkungen eine Unterstellung der Tarife aller konzessionierten Transportunternehmen im Personenverkehr unter die Wust hätte. Zudem wäre zu prüfen, ob nicht zu einem späteren Zeitpunkt, also nach Auslaufen des Nationalstrassenbaus, durch Heranziehen von Benzinrappen ein Beitrag an die Investitionskosten im Sinne des Verursacherprinzips geleistet werden könnte.

Mit diesen beiden Massnahmen würden sowohl die Bahnbenutzer wie auch die Strassenbenutzer einen Beitrag an den öffentlichen Verkehr leisten.

Unsere Fraktion wird also für Eintreten stimmen, die Rückweisungsanträge ablehnen und dem Bundesbeschluss für das Konzept «Bahn 2000» mit den neuen Strecken zustimmen. Wir stimmen ebenfalls dem Beschluss C zu, wobei wir erwarten, dass unsere Postulate erfüllt werden. Zudem unterstützt die Fraktion die Motion der Verkehrskommission betreffend Alpenbahn-Transversale.

Hofmann: Die Mehrheit der Fraktion der SVP beantragt Ihnen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen.

Die Fraktion ist für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das heute zu beurteilende Konzept «Bahn 2000» weist begrüssenswerte Neuerungen auf; verschiedene Gründe veranlassen uns aber, die Rückweisungsanträge zu unterstützen:

1. Wir müssen eine vertiefte Umweltverträglichkeitsprüfung

für die verschiedenen Varianten der Linienführung zwischen Mattstetten und Olten verlangen, bevor über die zu erstellende Variante entschieden wird. Die Verkehrskommission beantragt für die neue Linie zwischen Mattstetten und Olten die Variante Süd plus. Das ist für den betroffenen Oberaargau die schlechteste aller Varianten. Dieser Vorentscheid ist ohne genügende Umweltverträglichkeitsprüfung getroffen worden. Die vom Bundesrat beantragte Variante Süd weicht nur unwesentlich von der vor Jahren präsentierten NHT-Linienführung ab, die im Oberaargau auf grosse Opposition gestossen ist: 47 Gemeinden, 11 Burgergemeinden und 43 Organisationen haben sich dagegen ausgesprochen.

Bundesrat Schlumpf erklärte in der Kommission gemäss Protokoll: «Die Variante Süd beansprucht landwirtschaftlich wertvolleres Land als die Variante Nord. Ins Gewicht fällt insbesondere die Landzerstückelung. Es besteht kein Verkehrskorridor. Der Siedlungsbereich der Regionalzentren Langenthal und Herzogenbuchsee würde stark betroffen.» In bezug auf die Variante Nord sagte Bundesrat Schlumpf: «Sie beansprucht weniger wertvolles Kulturland, insbesondere sind die Eingriffe in die Landschaft kleiner als bei der Variante Süd. Die Fahrzeiteinsparungen sind bei beiden Varianten gleich. Aus betrieblicher und eisenbahntechnischer Sicht sind sie gleichwertig.»

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat sich daher für die Variante Nord ausgesprochen. Der Planungsverband Oberaargau hat bekanntgegeben: «Sollte das Konzept 'Bahn 2000' nicht ohne Neubaustrecke durch den Oberaargau möglich sein, könnte der Planungsverband nur zu einer modifizierten Variante entlang der Autobahn N 1 – eben Variante Nord – stehen.» (Modifiziert heisst im wesentlichen: mehr Untertunnelung.)

Heute stellen wir fest: Der Regierungsrat des Kantons Bern und der Oberaargau sind missachtet worden. Während sich der Bundesrat auf die Variante Süd beschränkte, hat die Verkehrskommission die Variante Süd noch durch das «plus», d. h. durch die Verbindung zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee erweitert, womit der Oberaargau zusätzlich belastet wird. Dieses «plus» ist aber gar nicht nötig, um innerhalb einer Stunde von Biel nach Zürich mit Halt in Solothurn, Olten und Aarau zu gelangen. Ich komme darauf noch zurück. Auch das rechtfertigt eine Rückweisung.

Entsprechend dem Projektierungsstand beschränken sich die Experten bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit auf eine «Korridorbetrachtung». Das Umweltschutzgesetz verlangt zwingend für jede neu geplante ortsfeste Anlage eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Dieser ist ein Bericht über den Ausgangszustand, das geplante Vorhaben hinsichtlich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt, die voraussichtlich bleibende Belastung der Umwelt, die Möglichkeiten zur weiteren Verminderung der Umweltbelastung zugrunde zu legen. Die vorliegende Prüfung zählt nur Konfliktgebiete auf, ohne Wertungen vorzunehmen, ohne Schutzmassnahmen aufzuzeigen und ohne die bleibende Belastung offenzulegen.

Gerade dort, wo es um die Wahl zwischen mehreren Varianten geht, muss eine detaillierte, abschliessende Umweltverträglichkeitsprüfung vor dem Variantenentscheid durchgeführt werden, sonst fehlen massgebliche Entscheidungsgrundlagen. Die beantragte Variante Süd trifft wesentliche Naherholungsgebiete; aber auch grosse, lebenswichtige Grundwasserströme durch das Mittelland werden gefährdet. Ich verzichte aus zeitlichen Gründen, näher darauf einzutreten.

Als den Behörden die Variante Süd-Süd als Verständigungsvariante unterbreitet wurde, hiess es, es könnten auch bei der Variante Süd grössere Strecken als vorgesehen in Tunneln verlegt werden. Auch das ist zu prüfen, bevor der Variantenentscheid gefällt wird. Eine vertiefte Umweltverträglichkeitsprüfung ist also für die Varianten Süd, Süd-Süd und Nord sowie den Ausbau und die Begradigung der bestehenden Strecken zwischen Mattstetten und Olten vorzunehmen. Alsdann sind die Schlussfolgerungen zu ziehen. Es ist die für die betroffene Bevölkerung, die Land- und

Forstwirtschaft sowie die übrige Umwelt schonendste Variante zu wählen.

2. Zum Verzicht auf das «plus»: Die am schnellsten realisierbare Möglichkeit einer besseren Verbindung zwischen der West-/Nordwestschweiz mit der Ostschweiz besteht im Ausbau der Jurasüdfusslinie Genf-Bussigny (Umfahrung von Lausanne) – Yverdon-Neuenburg-Biel-Solothurn-Oensingen-Olten. Gemäss Botschaft, Anhang 6, Seite 77, sind vorgesehen: «Genf-Lausanne: Ausbau für höhere Geschwindigkeiten und Leistungssteigerung; Lausanne-Biel: Doppelspurausbau und Terrassierung für höhere Geschwindigkeiten; Biel-Olten: Doppelspur Hammer-Olten; ferner kommt wegen dem Knotenpunkt Biel neu dazu: Biel-Solothurn: Ausbau auf 200 km/h; Wangen a. A.–Niederbipp: Begradigung der bestehenden Linie; Oensingen-Wangen b. Olten: Ausbau auf 200 km/h. Mit diesem Ausbau kann die Strecke Genf-Flughafen-Zürich-Flughafen mit Halt in Yverdon, Neuenburg, Biel, Solothurn, Olten, Aarau, Zürich in weniger als drei Stunden befahren werden, wie es den Vorstellungen des SBB-Direktors für Marketing und Personenverkehr entspricht.

Ab Fahrplan 1987 soll ein Intercity-Zug Genf-Flughafen-Zürich-Flughafen mit Halt in Neuenburg, Biel, Solothurn, Olten, Aarau, Zürich eingeführt werden. Der oben aufgeführte Ausbau ermöglicht es auch, Zürich von Biel aus mit Halt in Solothurn, Olten, Aarau innerhalb einer Stunde zu erreichen, wie es dem Konzept «Bahn 2000» entspricht. Würde mit dem Ausbau demnächst etappenweise begonnen, könnten die Wünsche schon 1990 bis 1992 und nicht erst im Jahre 2000 in Erfüllung gehen, wie es mit dem Ausbau nach Variante Süd plus frühestens der Fall wäre.

3. Wie steht es mit der Koordination mit einem Konzept «Güterbahn 2000»? Das Konzept «Bahn 2000» befasst sich mit dem Passagierverkehr. In der Botschaft wird der Güterverkehr auf den Seiten 22/23 und 46 nur gestreift. Danach werden für den kombinierten Verkehr – Huckepack und Container – neue Angebotstrategien ausgearbeitet, die vor dem Abschluss stehen sollen. Die stärkste Verkehrszunahme wird im Transitgüterverkehr erwartet. Nach der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» könne – gemäss Botschaft – die Kapazität der beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg verdoppelt werden. Güterverkehr auf der Neubaustrecke nach Variante Süd wird aber tagsüber aus Kapazitätsgründen und während der Nacht infolge Lärmimmissionen kaum möglich sein. Unwillkürlich tauchen Fragen auf, wie:

– Ist mit dem Konzept «Bahn 2000» ein Güterverkehr auf dem gesamten Schienennetz noch möglich? Wenn ja, wie und in welchem Umfang? Man will ja auch den Personentransport im Regionalverkehr auf den bestehenden Strecken intensivieren.

– Wie wollen die SBB den Güterfernverkehr Nord-Süd und Ost-West, ähnlich der rollenden Strasse, nach Taktfahrplan und mit Geschwindigkeiten bis 200 km pro Stunde realisieren, um die schweren Brummer von der Landstrasse auf die Bahn zu bringen?

Solche Fragen stellen sich; auch sie sollten klar beantwortet werden, bevor zum Konzept «Bahn 2000» abschliessend Stellung genommen wird. Heute liegt für uns keine Antwort auf den gesamten, mit dem vorliegenden Konzept «Bahn 2000» zusammenhängenden Fragenkomplex vor. Es bestehen hier noch Lücken.

4. Eine Rückweisung ist letztlich angezeigt, damit die Finanzierungsmöglichkeit und die Finanzierungsgrundlage abgeklärt werden. Aus der Botschaft und den Protokollen der Kommission geht hervor, dass die Finanzierung der Investitionen für die «Bahn 2000» völlig offen ist. Auch in einem Kommentar der «Wirtschaftsförderung» wird darauf hingewiesen, dass die Vorlage hinsichtlich Finanzierung einen nicht zu unterschätzenden Schwachpunkt aufweist, dem das vorberatende Gremium des Nationalrates nicht die gebührende Beachtung schenkte. Ein klares Finanzierungs-konzept für die Realisierung der «Bahn 2000» liegt nicht vor. Weiter schreibt die «Wirtschaftsförderung»: «In Anbetracht sich abzeichnender Perspektiven des Finanzhaushaltes

dürfte jedermann klar werden, dass der Bund eine solche Zusatzbelastung in der Höhe mehrerer Milliarden nicht ohne weiteres verkraften kann. Solange ein finanzielles Konzept politisch nicht abgestützt ist, wird das Grossprojekt «Bahn 2000» in der Luft hängen.» Auch die Gruppe Handel und Industrie der Bundesversammlung weist in einem Schriftstück darauf hin, dass die Vorlage in der Finanzierungsfrage einen nicht zu unterschätzenden Schwachpunkt aufweist und deshalb das Projekt nicht abgestützt ist. Die «Bahn 2000» ist das Projekt eines Jahrhunderts. Es ist deshalb nicht zu verantworten, wenn darüber überstürzt entschieden wird. Es müssen die geforderten, vertieften Entscheidungsgrundlagen vorliegen, damit wir dann voll zum Konzept stehen können. Die Mehrheit der Fraktion der SVP ist deshalb für Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat.

M. Cotti Flavio: Pour le groupe PDC, trois aspects du projet RAIL 2000 lui confèrent une importance politique particulière.

Le premier se réfère directement à la politique d'entreprise des CFF qui, grâce à RAIL 2000, manifeste l'intention de rattraper finalement, par une réalisation de grande envergure, les graves et impardonnables retards accumulés depuis des décennies dans la modernisation de l'infrastructure. Ces retards ont contribué à en diminuer la capacité concurrentielle face aux autres moyens de transport. Ils sont particulièrement frappants lorsqu'on les compare aux efforts de modernisation entrepris par quelques-uns des chemins de fer des pays qui nous entourent.

Le second aspect a trait à la politique des transports elle-même. RAIL 2000 améliore sensiblement l'offre des CFF, la rend plus attrayante, notamment au niveau de la rapidité et du confort des transports, rapidité qui représente aujourd'hui un des éléments essentiels pour le choix même du moyen de transport. Cette amélioration de l'offre, évidente, rendra les transports publics plus intéressants. Elle s'insère donc de manière logique dans les objectifs déclarés de notre politique des transports qui vise notamment à rendre les transports publics plus concurrentiels, et à déplacer par conséquent vers eux une partie supplémentaire des transports, le libre choix du moyen de ces transports devant, selon la ferme opinion du groupe PDC, être de toute manière sauvegardé.

Le troisième aspect, celui qui nous paraît prioritaire dans l'importance politique du projet, touche à notre politique de l'environnement, mais à une politique concrète et non pas faite seulement de phrases ou de réponses à la mode. M. Bircher a justement relevé hier que RAIL 2000 comporte, malheureusement, le sacrifice de plusieurs hectares de terrains cultivés de première qualité et de forêts dans la région bernoise. Ce sacrifice est déplorable, mais si on le compare avec les avantages à moyen et à long terme que RAIL 2000 devrait apporter, on s'aperçoit immédiatement qu'il s'agit là d'un sacrifice qu'il vaut la peine d'assumer. RAIL 2000 donne par conséquent une dimension stratégique à notre politique de l'environnement.

C'est donc sur la base de ces trois piliers qui nous paraissent essentiels que nous donnons notre adhésion au projet de RAIL 2000. Au niveau des infrastructures, ce projet implique toute une série d'améliorations du réseau ferroviaire existant. Cela se comprend facilement si l'on songe aux retards dont j'ai parlé. De plus, RAIL 2000 exige la réalisation de quatre nouveaux tronçons ferroviaires. Le groupe PDC s'est penché surtout sur le trajet Mattstetten-Rothrist, pour lequel une série de variantes a été présentée. Le parcours de ce tronçon est délicat à cause des intérêts contradictoires qui sont en jeu. Nous avons d'emblée écarté la variante Nord, qui est trop coûteuse, présente des difficultés techniques, et s'avère inacceptable de par les graves atteintes qu'elle porterait à des zones fortement habitées de la région soleuroise. En revanche, en pesant avantages et inconvénients, la variante Sud est apparue comme préférable, surtout après la décision de la relier, par une ligne supplémentaire qui la joint avec Soleure, aux régions du pied du Jura.

Le groupe PDC manifeste sa compréhension avec les exigences des cantons du pied du Jura et de la Suisse romande et accepte donc l'élargissement et la transformation de la variante Sud en une variante Sud-Plus.

M. Nussbaumer, conseiller national, d'entente avec un groupe de travail qui s'est penché sur la question, a présenté une variante ultérieure dénommée Sud-Sud. Malheureusement, cette variante a été présentée à la commission en dernière minute. Malgré les avantages certains – je pense notamment à un raccourcissement nettement important des temps de voyage entre la Suisse occidentale, la Suisse centrale et le Tessin – la commission n'a pas cru devoir approfondir ce projet car cela aurait provoqué un retard ultérieur dans l'acceptation du projet tout entier. Pourtant, une partie minoritaire du groupe votera en faveur de cette variante Sud-Sud surtout dans l'intention de provoquer, lorsque le projet sera porté devant le Conseil des Etats, l'approfondissement du trajet lui-même.

Le problème des coûts, de la rentabilité et du financement de RAIL 2000 a particulièrement préoccupé notre groupe. Certains aspects toujours incertains font peser sur l'ensemble du projet des doutes qui nous inquiètent. Pour en rester aux coûts, le devis des dépenses d'infrastructure s'élève à 5,4 milliards de francs, mais une question se pose immédiatement: Quels seront, Monsieur le Conseiller fédéral, les coûts définitifs, à œuvre achevée? Au-delà des coûts supplémentaires dus au renchérissement, force est de reconnaître qu'une réalisation aussi importante, si elle n'est pas étudiée dès le début avec tout le soin nécessaire, peut réserver des surprises très désagréables. Les 5,4 milliards sont-ils suffisamment réalistes? Le Conseil fédéral peut-il assurer le Parlement que nous ne nous engageons pas dans une aventure sans fin et sans fonds? Nous attendons. Monsieur le Conseiller fédéral, des assurances de nature à dissiper tous les doutes quant aux coûts. Et ce d'autant plus que les prévisions de rentabilité ne peuvent, aujourd'hui, qu'être aléatoires. Personne n'est réellement en mesure de déterminer quelles seront les conséquences de RAIL 2000 sur les habitudes des usagers. Nous ne pouvons donc pas demander au Conseil fédéral des assurances certaines en ce qui concerne les prévisions de rentabilité. Cela exige, encore une fois, que les coûts soient étudiés d'une façon absolument parfaite.

Reste le problème du financement. RAIL 2000 surchargera le compte financier de la Confédération de quelque deux milliards de francs d'ici l'an 2000. Ces charges seront assumées directement par la Confédération, comme vous le savez, sur la base du dernier mandat des prestations. Or, le problème du financement n'a certainement pas été étudié avec toute l'ampleur souhaitable.

Les discussions récentes de politique financière des partis gouvernementaux, ainsi que certains propos plus détendus tenus par le Département des finances, ont mis en évidence un principe de fond qui est largement partagé par le groupe PDC, c'est celui selon lequel la part de l'Etat, que l'on appelle la «Staatsquote», ne devrait pas être augmentée ces prochaines années.

Monsieur le Conseiller fédéral, la question que l'on vous pose est la suivante: Est-ce que cette part de l'Etat pourra être respectée dans le maintien de la situation actuelle par RAIL 2000 ou bien est-ce que RAIL 2000 augmentera cette part de l'Etat contre l'objectif de politique financière qui est le nôtre? Il faudra donc que ce problème soit approfondi. M. Cavadini a présenté ici une proposition qui, si elle ne résout pas le problème matériel, permettra du moins un contrôle annuel plus précis de la politique financière de la Confédération. Je me permettrai de soutenir, personnellement, la proposition de M. Cavadini.

Signor e Signori, concludo con un ultimo aspetto di «Ferrovia 2000» che rappresenta, secondo l'ottica del nostro gruppo, un elemento che non è stato completamente valutato. Questo aspetto è la concessione troppo «interna» die «Ferrovia 2000»: la sua inclusione in un quadro europeo dei trasporti non appare sufficiente. Non si può parlare di un'impresa di questa dimensione, signor Consigliere federale,

senza una visione dei rapporti di traffico a livello internazionale e a livello europeo. Penso, naturalmente, soprattutto all'asse ferroviario Nord-Sud e al fatto altrettanto importante che la Svizzera italiana – lo affermo in termini precisi – resta la grande assente di «Ferrovia 2000». Naturalmente ragioni pratiche impongono che le realizzazioni importanti di politica dei trasporti avvengano per tappe. Siamo i primi a riconoscere che, quindi, le trasversali alpine potranno essere risolte soltanto dopo concluse le deliberazioni attorno a «Ferrovia 2000». Abbiamo preso atto con piacere della mozione della commissione dei trasporti del Consiglio nazionale che giustamente tocca questo elemento dei rapporti internazionali di traffico e che rappresenta quindi per noi un corollario indispensabile – la mozione – al progetto stesso di «Ferrovia 2000». Questa è la ragione per la quale il gruppo democratico cristiano appoggerà la mozione del Consiglio nazionale, mozione che, come sapete, è stata approvata a larga maggioranza la settimana scorsa da parte del Consiglio degli Stati. Signore e signori, questi sono i motivi e gli argomenti essenziali che portano il gruppo democristiano a dare il proprio appoggio al progetto «Ferrovia 2000».

Fierz: Ich spreche im Namen der grünen Gruppe und im Namen der Berner, die bisher nicht zu hören waren – der anderen Berner.

Erstens haben wir hier etwas zu den Rückweisungsanträgen zu sagen, zweitens zum Variantenstreit, und drittens stelle ich eine Frage an den Bundesrat. Ich werde mich kurz fassen.

1. Zu den Rückweisungsanträgen: Diese lehnen wir alle ab. Wir können uns hier den Ausführungen unserer Vorredner – Herrn Dünki zum Beispiel – anschliessen. Es ist schon merkwürdig, dass sich jetzt Leute mit Argumenten der Ökologie und der Umweltverträglichkeit für Rückweisung einsetzen, die sich bisher nie gegen die Blechlawine, die unser Land teilweise ruiniert hat, oder gegen Auswüchse des Tourismus äusserten. Rückweisung bei einem derart komplexen Projekt heisst nämlich im Klartext, dass man es verzögern will oder dass man gar nichts machen will. Das scheint uns unzulässig.

Stellen wir doch die ökologische Frage richtig! Sie lautet: Was sind die ökologischen Kosten einer Rückweisung oder einer Nichtrealisierung dieses Projektes? Ich erinnere die überwiegende Mehrzahl der Ratskollegen, die nicht auf der Waldexkursion waren, daran, dass in der Nordwestschweiz zwei Drittel der Buchen und 50 Prozent der Nadelhölzer und Feldobstbäume krank sind, dass sich das Waldsterben und das Baumsterben ausdehnen und beschleunigen. Wo bleibt die freie Wahl des Verkehrsmittels, wenn die Wälder am Gotthard oder am Brünig herunterkommen? Was sagt die SVP den Bergbauern in der Innerschweiz und im Berner Oberland, wenn die Schutzwälder nicht halten?

Wir brauchen die «Bahn 2000», und wir brauchen sie sofort, um überhaupt bei der zu erwartenden Verschlechterung der Umweltsituation handlungsfähig zu bleiben. In diesem Sinne ist das Projekt «Bahn 2000» eine Versicherung, ja eine Massnahme der ökologischen Landesverteidigung und hat die gleiche Wertigkeit wie Massnahmen der Landesverteidigung.

2. Zum Variantenstreit: Wenn man die Situation – wie dargelegt – als dringlich beurteilt, kommen einem die Variantenstreiter vor wie Aerzte, die am Bett eines Schwerkranken darüber diskutieren, welches von zwei gleich wirksamen Medikamenten man jetzt einsetzen soll, und darüber Zeit verlieren und nichts unternehmen. In diesem Sinn ist es uns an sich gleichgültig, welche Variante kommt, solange überhaupt eine davon politisch realisiert wird. Als Berner wäre ich tendenziell eher für eine Nord-Variante, aber wir können auch zur Süd-Variante ja sagen.

Der letzte Punkt, die Frage an den Bundesrat: Sie haben eine schöne Eingabe der Berner Regierung erhalten. In dieser wurde gesagt, dass man das Projekt Nord mit geringeren Kosten und weniger Aufwand realisieren könne, wenn man auf den potentiellen Ausbau der Autobahn auf

sechs Spuren verzichte. Dann könne man nämlich die Bahn in das bestehende Autobahntrassée einbeziehen und müsse keine neuen Brücken bauen, weil der Platz schon vorhanden sei.

Entspricht die Variante Nord, die wir jetzt zum Vergleich vorgelegt haben, einer Variante, die noch eine sechsspurige Autobahn erlaubt? Wenn ja, wäre es nicht denkbar, im Variantenvergleich auch noch eine Variante vorzusehen, die nur eine vierspurige Autobahn und daneben die Bahn enthält?

Graf: Unser Land verfügt bereits heute über ein engmaschiges Schienennetz von total 5000 km Länge. Mit der «Bahn 2000» soll das Angebot im Schienenverkehr nochmals massiv um 60 Prozent gesteigert werden. Dabei wird argumentiert, jetzt seien eben Investitionen in die Schieneninfrastruktur nötig; so wie dies in den letzten 25 Jahren für den Strassenverkehr erfolgt sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Strassenbau der Verkehrsentwicklung stets nachhinkte, während jetzt bei der Schiene diese Angebotsausweitung als reine Vorleistung erbracht wird. «Vorwärtsstrategie» ist das heute morgen bombastisch genannt worden. Da ist meiner Ansicht nach grösste Vorsicht am Platz. Ein euphorischer Glaube an die Zukunft des Bahnverkehrs allein ist noch kein Grund für einen derart grosszügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur; denn die Motorisierung in unserem Lande ist eine Tatsache, und sie ist noch nicht abgeschlossen. Experten sehen für das Jahr 2000 einen Motorisierungsgrad von etwa 500 Personenwagen pro 1000 Einwohner voraus. Trotz der starken Motorisierung wird in absehbarer Zeit die Luftbelastung durch den Motorfahrzeugverkehr auf ein tolerables Mass reduziert sein.

Zu beachten ist auch, dass die Nachfrage nach Eisenbahnfahrten pro Einwohner in unserem Lande bereits heute weit über derjenigen aller europäischen Länder liegt. Trotzdem ist das Schienennetz nicht ausgelastet, und viele Strecken leiden an ungenügenden Frequenzen bzw. an den ungenügenden Einnahmen. Das heisst nichts anderes, als dass es keine Nachfrage der Bevölkerung nach zusätzlichen Eisenbahnen gibt.

Seien wir doch ehrlich: Die bestehenden Vorteile des Individualverkehrs können mit einer Reduktion der Fahrzeiten zwischen den schweizerischen Zentren nicht wettgemacht werden. Solange der Weg zum Bahnhof und zurück nach wie vor mit erheblichen Umtrieben verbunden ist, solange die regionalen Anschlüsse an die Städtezüge mit langen Wartezeiten verbunden sind, solange die Rückreise zu später Nachtstunde nicht sichergestellt ist usw., werden die Bahnbenützer nicht in Scharen auf ihr individuelles Verkehrsmittel verzichten. Die potentiellen Bahnbenützer wohnen ja nicht in den Stadtzentren, sozusagen in bester Verkehrslage, sondern sie wohnen in den Agglomerationen, in den Vorortsgemeinden oder auf dem Lande. Dort kann die Bevölkerung die Angebotssteigerung um 60 Prozent einer «Bahn 2000» eben nicht in Anspruch nehmen.

Was aber ganz besonders gravierend ist: Die Finanzierung des Grossprojektes «Bahn 2000» ist in keiner Weise sichergestellt. Die Aussichten, dass die SBB einen wesentlichen Beitrag leisten, sind bekanntlich schlecht. Was soll der Hinweis, dass die Finanzierung im Rahmen der Verfassungsvorlage über die koordinierte Verkehrspolitik zu regeln sei? Falls damit gemeint sein sollte, dass einmal mehr der Privatverkehr – hier natürlich vorab der Automobilist – zur Kasse gebeten wird, dann ist die entschiedene Opposition der Strassenverkehrsverbände gegen die KVP-Vorlage zweifellos vorprogrammiert! Wenn die Automobilisten schon heute darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie – falls sie nicht freiwillig umsteigen – mit Zwangsmassnahmen zu rechnen haben, ist das mehr als unklug. Vor allem aber wären es schlechte Voraussetzungen für eine Referendumsabstimmung über die «Bahn 2000».

Ungenügende Wirtschaftlichkeit und fehlende Finanzierung sind für mich die Hauptgründe, den Antrag auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu unterstützen. In Tat und Wahrheit würde ich allerdings am liebsten einen Nicht-

eintretensantrag stellen. Aber das möchte ich meinem lieben Parteifreund, Bundesrat Leon Schlumpf, wirklich nicht antun.

Mme Christinat: Le projet de RAIL 2000 que le Conseil fédéral soumet à notre discussion et à notre approbation porte, à mon avis, un titre ronflant qu'il ne mérite pas. Si c'est vraiment tout ce que la Suisse peut offrir pour améliorer ses chemins de fer, nous n'irons pas bien loin ni surtout pas bien vite car, la solution choisie, ou plutôt l'opposition aux nouvelles transversales ferroviaires ne révolutionne pas grand-chose.

Dans la perspective de créer des liaisons rapides, les pays qui nous entourent ont déjà commencé la modernisation de leurs chemins de fer, la France en particulier a fait oeuvre de pionnier avec le lancement de son train à grande vitesse, le fameux TGV. Je pense du reste que c'est avec un objectif identique que le Conseil fédéral avait lancé, il y a quelques années, une procédure de consultation au sujet de nouvelles transversales ferroviaires (NTF). Ce projet, étudié par des ingénieurs et autres spécialistes était audacieux, et paraissait valable. Malheureusement, les résultats des procédures de consultations ont parfois davantage de poids que l'opinion des parlementaires. Devant l'opposition de quelques cantons, le Conseil fédéral n'a pas insisté, et les NTF ont pris le chemin de l'oubli. On a donc remis l'ouvrage sur le métier, en pensant qu'avec un projet moins ambitieux il y aurait moins d'opposition. C'était se bercer d'illusions. Bien que RAIL 2000 ne soit qu'un pâle succédané des NTF, les remous qu'il suscite, nous l'avons vu hier sont tout aussi vifs.

Les CFF ont évidemment eu le tort de s'y prendre un peu tard. Il y a une dizaine d'années, leur nouvelle ligne aurait passé comme une lettre à la poste, comme ont passé sans encombre les premières autoroutes qui, pourtant, ont eu une emprise sur le sol bien plus grande que le chemin de fer. Aujourd'hui les mentalités ont changé, il devient difficile, pour ne pas dire impossible, de sacrifier un champ pour y faire passer une route ou une voie ferrée. Le cinéma que nous faisons à propos de la ligne Mattstetten–Rothrist est significatif à cet égard. En clair, les intervenants n'ont rien contre le principe d'un nouveau tracé, ils veulent simplement qu'il passe chez leur voisin et non pas chez eux.

Toutefois, opposition pour opposition, n'aurait-il pas mieux valu oser présenter un projet plus audacieux que le pauvre RAIL 2000. Si au siècle dernier les pionniers qui ont cru au chemin de fer et qui ont, petit à petit construit un réseau ferroviaire qui n'a subi depuis que peu de modifications, n'avaient pas eu la volonté d'aboutir, quels que soient les obstacles, ils n'auraient jamais réussi dans leur entreprise. Au moment où, grâce à de nouvelles techniques, on arrive ailleurs à gagner des heures sur certains parcours, nous sommes tout heureux de grapiller quelques minutes par-ci par-là grâce à RAIL 2000. C'est à se demander si la solution du «Suisse-méto» qui, à première vue semble relever de la science fiction, n'est pas plus attrayante que ce pauvre RAIL 2000 que certains, faute de mieux, portent aux nues en faisant semblant d'être enthousiasmés.

Le TGV, orgueil à juste titre des chemins de fer français est devenu, par la force des choses, la référence pour le train de l'avenir, car il est déjà entré dans le futur, avant même l'an 2000. C'est la raison pour laquelle, après l'énorme succès du TGV Paris–Genève, plusieurs villes suisses lui font les yeux doux, et voudraient bien le voir arriver jusque chez elles, preuve de l'attrait qu'il exerce sur les utilisateurs. A voir les nombreuses propositions qui n'ont pas d'autre but que d'essayer de torpiller le projet du Conseil fédéral, je me demande ce qu'il restera de RAIL 2000 après sa mise à jour ou, peut-être sa mise à mort. Entre les chantages de RAIL 2000 qui n'ont pas l'air d'être convaincus et les partisans de ne rien faire, j'ai de la peine à choisir. Au moment du vote, je pense que, en attendant et en espérant mieux une prochaine fois, et par solidarité, je voterai finalement, du bout des lèvres, le projet du Conseil fédéral.

Giger: Nicht erst seit dem Waldsterben, sondern seit jeher stehe ich dem öffentlichen Verkehr sehr positiv gegenüber. Ich bin überhaupt der Meinung, die heute anstehenden Umweltprobleme sollten jedermann zur Einsicht bringen, dass dem Individualverkehr dringend ein Gegengewicht im öffentlichen Verkehr gegenübergestellt werden sollte.

Ich stelle mich deshalb sehr positiv zum Konzept «Bahn 2000», selbst wenn ich mit der SBB-Politik nicht in allen Teilen einverstanden bin. Als Direktbetroffener denke ich dabei an den Ausbau von Regionalzügen, die aufgehobene Bedienung von Bahnstationen und an weitere unerfreuliche oberhoheitliche Massnahmen im Regionalbereich. Die in den letzten Jahren im Regionalverkehr betriebene «Politik der verbrannten Erde» steht allerdings stark im Widerspruch zum heutigen Anerbieten in der Botschaft, in welcher von Attraktivitätssteigerung in allen Regionen die Rede ist. Ich hoffe, diese Aussage sei nicht bloss als Würze zum Schmachhaftmachen der «Bahn 2000» gedacht. Sollte man bei der Bahn tatsächlich zur Einsicht kommen, möchte ich mit Schiller sagen: «Spät kommt sie, doch sie kommt». Was mich jedoch das Wort ergreifen lässt, ist nicht das Anliegen, zur «Bahn 2000» direkt Stellung zu beziehen, sondern ich fühle mich vom Bereich Güterverkehr in der vorliegenden Botschaft angesprochen. In der Beurteilung des Schienengüterverkehrs ist die Rede davon, dass starke Wachstumsimpulse nicht im Binnen-, sondern vielmehr im internationalen Verkehr zu erwarten seien. Es wird vor allem vom überproportionalen Anstieg im Nord-Süd-Güteraus-tausch gesprochen. Bereits heute stammen etwa 65 Prozent der Erträge aus dem internationalen Güterverkehr. Es wird prognostiziert, dass die stärkste Verkehrszunahme im Transitgüterverkehr zu erwarten sei. Wörtlich ist dabei nachzulesen: «Die Bahnen werden in Zukunft bestehen können, wenn sie sich auf die Umstrukturierung der Wirtschaft einstellen und ihre Leistung den neuen Bedürfnissen anpassen.» Dieser Meinung kann ich mich voll anschliessen.

Der Bundesrat streift im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» die Frage einer weiteren Alpentransversale. Er stellt jedoch die Dringlichkeit abermals zurück und versucht, die ab 1990 doppelspurige Lötschbergbahn als Alternative anzubieten. So schön sich das Rhonetal für den Touristen von der Lötschberg-Südrampe präsentiert und bei diesem imposanten Anblick berechtigten Stolz für die schweizerische Bergbahnbaukunst aufkommen lässt, den Absender des Huckepack dürfte diese Symbiose von Natur und Technik jedoch kaum interessieren: er will lediglich seine Ware möglichst schnell in den Süden verfrachtet haben.

In dieser für uns wichtigen Alpenbahnfrage sollten wir die Gunst der Stunde unbedingt nutzen. Dem aufmerksamen Verfolger der Eisenbahnszene konnte nicht entgehen, dass sich im internationalen Transitverkehr der Blick immer mehr nach der Schweiz, noch deutlicher ausgedrückt, nach einer Ostalpen-Transversale, einer Flachbahn, richtet. Die enormen Probleme am Brenner, die starke industrielle Entwicklung im süddeutschen Raum, die grossen Interessen in Vorarlberg an einer direkten Nord-Süd-Verbindung und die verkehrstechnischen Schwachstellen in Norditalien rufen gebieterisch nach einer neuen Linie, nach einer leistungsfähigen Schnellbahn. Wenn wir verhindern wollen, dass weitere Gütertonnen im Osten und Westen unser Land umfahren, müssen wir handeln.

Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf, dem ich lediglich den Rücken stärken will, die heutige Situation neu zu analysieren und sich zu einem baldigen Entscheid durchzuringen. Die für den internationalen, schienenengebundenen Transitverkehr zählenden Fakten schälen sich nun deutlich heraus. Man kann sich schweizerischerseits nicht mehr hinter Unentschlossenheit oder gar Nichtinteresse der Nachbarländer verstecken. Die verkehrspolitischen Entwicklungen und Schwerpunktbildungen in Mitteleuropa sollten die Linienwahl erleichtern und zudem eine regionalpolitisch gerechte Lösung ermöglichen.

Ich glaube, Herr Bundesrat Schlumpf, ich renne mit meiner Forderung nicht offene Türen ein, ich halte nur den Schuh

zwischen die Türe, damit der Luftdruck der schnellfahrenden Züge in Oesterreich und Frankreich sie nicht endgültig ins Schloss schlägt. Es wäre schade!

Schmidhalter: Ich habe in den Kommissionsberatungen versucht, zwei Schwachstellen aus unserer Sicht des Konzeptes aufzugreifen; stets erhielt ich die Antwort, es sei unmöglich, dieses Konzept in irgendwelcher Form auszuweiten oder zu ergänzen. Ich habe inzwischen diese Anträge in Form von Motionen hinterlegt.

Das Projekt «Bahn 2000» enthält eine grosse Lücke, die unbedingt zu schliessen ist: Die «Bahn 2000» darf sich nicht nur auf die Verbesserung des nationalen Netzes beschränken, sondern muss gleichzeitig dazu beitragen, den Verkehr durch die Schweiz zu befördern und verhindern, dass unser Land allmählich, aber sicher umfahren wird und endgültig seine historische Bedeutung als europäischer Bahnmittelpunkt verliert. Der grenzüberschreitende Verkehr hat noch bis vor kurzem einen grossen Teil der Personenverkehrseinnahmen der SBB und in einem noch höheren Masse die Einnahmen beim Güterverkehr gebracht. Wollen wir uns auf diesem Gebiet nicht abkapseln und vollständig übergangen werden, so müssen wir hier und heute zur «Bahn 2000»-National auch die «Bahn 2000»-International verwirklichen. Im vorgesehenen Konzept «Bahn 2000» ist für die europäische Nord-Süd-Transversale nur der Ausbau der Strecken Basel-Olten und Olten-Bern integriert. Diese Massnahmen sind sicher wichtig, aber sie sollten meines Erachtens mit drei weiteren Massnahmen überlagert werden:

1. Die Zufahrtslinien zu den bestehenden und zukünftigen Alpendurchstichen müssen aufgewertet und ausgebaut werden, und zwar durch laufende Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerungen.

2. Es müssen eigene schweizerische Hochgeschwindigkeitszüge, bestehend aus der neu zu konzipierenden «Bahn 2000»-Lokomotive und weiterentwickelten Einheitswagen formiert und so schnell als möglich auf allen bestehenden internationalen Transitstrecken – Gotthard und Simplicon – eingesetzt werden.

3. Gleichzeitig ist auf allen drei Nord-Süd-Linien der kombinierte Verkehr derart zu fördern, dass der Transitschwerverkehr auf die Bahn umgelagert wird.

Der Baubeschluss und vor allem die Inbetriebnahme einer durchgehenden Flachbahn mit einem neuen Alpendurchstich liegt noch in weiter Ferne, so dass die drei obengenannten Massnahmen gleichzeitig mit der Realisierung von «Bahn 2000»-National getroffen werden müssen. Wir müssen hier mit Europa Schritt halten und können diesbezüglich auch auf eine erfolgreiche Verkehrspolitik am Mont-Cenis hinweisen, ohne Basistunnel und mit noch steileren Rampen, als wir sie haben.

Auch der Ausbau unserer Privatbahnen, der durch das Projekt «Bahn 2000» notwendigerweise anfällt, ist im Projekt «Bahn 2000» zu wenig berücksichtigt. Der Bundesrat schreibt selber, dass die Liste der Bauvorhaben nicht vollständig und nur beispielhaft sei. Der Reifegrad sei unterschiedlich. Eine einzige Ausnahme bildet der Vereina-Tunnel. Für andere Vorhaben liegen praktisch nur vage Versprechungen vor, über welche die eidgenössischen Räte oder der Bundesrat später entscheiden sollen. Die Privatbahnen und vor allem der öffentliche Verkehr auf der Strasse sollen also die Katze im Sack kaufen.

Bei den SBB werden alle Projekte der «Bahn 2000» hundertprozentig übernommen, d. h. alle Kantone, die SBB-Linien besitzen, erhalten diese Investitionen ohne jegliche Beteiligung, während die anderen Regionen, welche nur durch KTU-Anlagen erschlossen sind, sich mit der heutigen Lösung begnügen müssen. Es wäre daher sicher gerecht und vertretbar, dass die durch die «Bahn 2000» bedingten Projekte auch bei den Privatbahnen ähnlich finanziert und realisiert würden wie bei den SBB. An erster Stelle müssten die Verbindungslinien mit überregionalem Charakter in diese Überlegungen einbezogen werden.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass das vorliegende Konzept «Bahn 2000» sicher einen ersten Schritt in

die richtige Richtung darstellt, dass dies aber nicht genügt, wenn nicht die beiden aufgeworfenen Problemkreise zusätzlich in diese Bemühungen bis zum Jahre 2000 einfließen.

Mme Friedli: Le concept RAIL 2000 qui nous est proposé est un produit des nouvelles transversales ferroviaires qui vise à améliorer l'ensemble du réseau des CFF et des entreprises de transports privés au profit d'un nombre de régions aussi grand que possible. Les nouveaux tronçons doivent donc aussi servir à améliorer le réseau régional. C'est la raison pour laquelle la conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'arc jurassien s'est prononcée dans un premier temps, alors que seules deux variantes étaient en discussion, en faveur de la variante Nord qui permettait de faire de la gare de Bienne une gare de jonction en la reliant dans un premier temps à Zurich en moins d'une heure et dans un deuxième temps à Bâle en moins d'une heure également.

Après discussion avec les experts des CFF, la commission des transports s'est ralliée à la variante Sud-Plus qui permet aussi d'atteindre les mêmes objectifs et à meilleur prix, y compris les ouvrages nécessaires à la protection de l'environnement. Les responsables de la politique ferroviaire de l'arc jurassien sont entièrement satisfaits de cette décision. La variante Sud-Plus permettra de revaloriser toute la ligne du pied du Jura qui, je le rappelle, est la plus courte de Genève à Zurich. Cette ligne a été délaissée depuis plusieurs années au profit de la ligne Lausanne-Berne-Zurich qui, grâce au temps de parcours raccourci, a vu le nombre de voyageurs augmenter considérablement en dix ans. La région jurassienne a bien besoin d'un coup de pouce et vous savez aussi que l'amélioration des transports constitue une des mesures nécessaires au développement d'une région.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, des études d'impact du premier degré ont été effectuées pour les différents tracés. Vous en connaissez les résultats. La variante Sud-Plus est en bonne position.

S'agissant des études d'impact du deuxième degré, nous pouvons faire confiance aux exigences précises et sévères de l'ordonnance sur la protection de l'environnement qui détermineront le tracé définitif. Il ne me semble pas avoir entendu des avis opposés au concept RAIL 2000. Toute la discussion s'est cristallisée sur le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist. Mais vous savez bien que sans les nouvelles lignes, il n'est pas possible d'atteindre les objectifs de RAIL 2000, c'est-à-dire d'accroître l'offre des trains et harmoniser les circulations des convois dans les gares de jonction.

Il est évident que tout nouveau tracé porte atteinte à l'environnement et que nous trouverons en face les adversaires de tout nouveau tracé auxquels se joindront les opposants régionaux. Nous n'y échapperons pas et ce sera là une autre bataille.

Aujourd'hui, à la porte de l'an 2000, nous avons à prendre une décision fondamentale. Voulons-nous oui ou non revaloriser les transports publics notamment en vue de diminuer la pollution? C'est à cette question précise que nous avons à répondre et je vous recommande de le faire affirmativement.

Allesch: Trotz – oder gerade wegen – meiner Zustimmung zum Konzept «Bahn 2000» will ich auf den Schwachpunkt der Vorlage hinweisen, nämlich die Finanzierung. Im Namen der Fraktion der FDP werde ich dazu ein Postulat einreichen; Herr Wyss als Fraktionssprecher hat bereits darauf hingewiesen.

Erste Priorität bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs haben bei uns nach wie vor die Investitionen. Eine Attraktivitätssteigerung lässt sich damit am wirksamsten erreichen. Das Konzept «Bahn 2000» entspricht dieser Zielsetzung in idealer Weise. Dass wir – um dieses Ziel zu erreichen – investieren müssen, ist darum für uns unbestritten. Die Frage ist nur: Wie finanzieren wir die notwendigen Investitionen in Milliardenhöhe? In der Botschaft finden wir dazu

den zentralen Satz: «Die Nettomehrbelastungen für den Bundeshaushalt müssen vorderhand als nicht finanziert gelten.» Das ist für mich eine etwas kümmerliche Aussage zu einem derart wichtigen Problem.

Es ist in der Politik bekanntlich angenehm, wenn auch nicht unbedingt angebracht, mit fremden Mitteln grosszügig zu sein. Nicht verantwortlich ist es aber sicher, grosse Ausgaben zu beschliessen, ohne gleichzeitig zu sagen, wie wir die Mittel dazu aufbringen wollen. Es ist nicht die Art, wie wir in der Schweiz Finanzpolitik betreiben wollen und dürfen, und Verkehrspolitik ist nun einmal heute mehr denn je Teil dieser Finanzpolitik. Es ist deshalb ein Gebot der politischen Verantwortung, dass wir den Finanzierungsfragen vermehrt Beachtung schenken. Ich bin überzeugt, dass Herr Bundesrat Schlumpf ähnlich denkt und darum unser Postulat in der kommenden Session entgegennehmen wird.

Zu einem weiteren Punkt: Für mich sind die Anträge auf Rückweisung – auch wenn das von den Antragstellern selbstverständlich verneint wurde – leuchtende Beispiele für die Anwendung des Sankt-Florian-Prinzips in der Politik. Natürlich gehört es zum demokratischen Grundrecht der betroffenen Bevölkerung, sich gegen bestimmte Linienführungen zu wenden. Ebenso unbestritten ist hingegen, dass sich das Konzept «Bahn 2000» ohne eine Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist – und um diese Strecke geht es ja – nicht verwirklichen lässt.

Ich vermerke, dass zumindest hier im Parlament und bei den betroffenen Kantonsregierungen das Konzept «Bahn 2000» nicht bestritten ist. Also geht es um die Varianten. Gerade hier aber kann man unserer Kommission und dem Bundesrat den Vorwurf nicht machen, sie hätten sich die Variantenwahl leicht gemacht; das Gegenteil ist der Fall. Aber so wie es keinen Umweltschutz zum Nulltarif geben kann, so ist auch keine Bahn für das Jahr 2000 und später ohne eine gewisse Belastung von Mensch, Natur und Finanzen denkbar und möglich.

Zum Schluss noch zu den Unterstellungen aus der Ecke der PÖCH an die sogenannte – und ach so böse – Autolobby, die sie auch hinter den Antragstellern auf Rückweisung vermuten und der sie unterstellen, sie wolle die «Bahn 2000» verhindern: Zum einen stimmt diese Anschuldigung in der vorgebrachten Weise nicht, zum andern sollte es jedem klar denkenden Menschen bewusst sein, dass wir in unserer vielfältigen Schweiz beide Verkehrsträger gleichermaßen benötigen. Öffentlicher und privater Verkehr, Schiene und Strasse, Bahn und Auto sind Partner. Wir brauchen sie beide – jedes an seinem Platz.

Längerfristig – ich sage das deutlich – werden darum gerade jene zu den Totengräbern des öffentlichen Verkehrs, die meinen, sie könnten diesen fördern, indem sie die Strasse, auf der sich (das nebenbei gesagt) auch ein guter Teil des öffentlichen Verkehrs abspielt, verketzern, jeden Strassenbau verhindern und den Strassenbenützer zur Milchkuh der Nation degradieren. Sie provozieren damit die Opposition jener, die auf die Strasse angewiesen sind, wie das zum Beispiel im Berggebiet der Fall ist, und die dann zu Recht sagen: «So nicht, meine Damen und Herren!»

Meine Zustimmung zum Konzept «Bahn 2000» verbinde ich deshalb mit einem Bekenntnis zur Partnerschaft von Schiene und Strasse.

M. Brélaz: Lorsque le réseau routier suisse sera achevé, il nous aura fait dépenser une somme variant entre 30 et 40 milliards de francs. Il n'y a donc aucun doute dans notre esprit. Nous devons au moins – car cela est un minimum, un premier pas – investir cette somme de plus de 5 milliards de francs en faveur des transports publics.

Divers points sont importants. M. Graf nous dit par exemple que tout le monde veut aller en voiture. A ce propos, il nous fait un peu penser à un cultivateur qui soignerait et bichonnerait une partie de ses cultures et planterait le reste dans du sable sans jamais l'arroser. Finalement, il constaterait, sans même beaucoup s'étonner, que ce qui est bien entretenu pousse bien et le reste mal. Il me semble que l'on ne peut aborder ce genre de problématique de cette façon.

En ce qui concerne les transports publics, je dirai que le premier point extrêmement important se rapporte à la cohérence du réseau. En ce sens, le projet RAIL 2000 fait un pas dans la bonne direction. Contrairement au NTF, il ne se contente pas de renforcer quelques axes privilégiés. Il s'occupe également de la périphérie en prévoyant un milliard pour le trafic régional et local. Cela est un pas dans la bonne direction, car les usagers utiliseront essentiellement le réseau des transports publics si les opérations terminales sont possibles. Celui qui arrive à la gare d'une grande ville et qui ensuite ne sait comment faire pour regagner son domicile ou l'endroit où il désire se rendre en moins de quatre heures risque d'être découragé rapidement. Il faudrait donc améliorer fortement le réseau au niveau local et peut-être même en venir à un système de taxis semi collectifs ou encouragé par les collectivités pour les opérations les plus terminales, comme cela s'est fait dans une ou deux régions d'Allemagne. Pour le reste, à l'heure de l'informatique, il faudrait penser à créer des trains de nuit qui n'auraient pas besoin de quinze ou vingt wagons. Il suffirait de trois ou quatre. Avec les moyens techniques dont on dispose, ces trains devraient pouvoir être arrêtés dans les gares à la demande. En effet, comme il n'y aura peut-être que vingt ou trente passagers, il n'y a aucune raison de ne pas s'arrêter à une gare de village. Cela implique que l'on modifie quelque peu la perspective des grands trains, pour la journée, entre les grandes villes. Le train de nuit est quasiment un taxi. Cela devrait absolument être pris en considération, car aujourd'hui, à l'ère de l'informatique, cela est possible.

La cohérence du réseau est une chose et la cohérence du raisonnement devrait en être une deuxième. On entend ici beaucoup de gens nous dire qu'en raison de l'écologie, dont ils ont pris conscience depuis un temps souvent relativement bref – du moins pour certains d'entre eux – il faudrait renvoyer le projet, le repenser et le réexaminer. S'il n'y avait aucun autre problème, on pourrait encore entrer dans ce raisonnement. Cependant, nous devons nous rendre compte que, si l'on attend et si l'on admet des propositions comme celle de M. Müller, on adopte l'attitude de pompiers qui, lorsqu'il y a le feu dans une maison, discutent à perte de vue du modèle de lance à incendie qu'ils envisagent d'acheter. Evidemment, il ne restera plus rien de la maison lorsque la lance à incendie aura été acquise.

Le problème de la mort des forêts et de la pollution atmosphérique est le même, Messieurs les représentants des agriculteurs. Il est tel que demain nous pourrions avoir des difficultés, non seulement dans les forêts, puisque nous en avons pour tous les types d'arbres, mais aussi pour les terres agricoles. Il y a déjà un grand taux de maladie pour les arbres fruitiers. Désirez-vous cela en continuant à ne rien faire et à vous cristalliser sur une opposition très localisée? Il faut savoir que le projet RAIL 2000 dans son ensemble, s'il est réalisé intégralement, prendra une surface équivalente à un vingt millièmes de la surface de notre pays. Par rapport à ce que l'on peut gagner pour la Suisse, l'opération vaut la peine.

A ceux qui font des propositions de renvoi, je leur dirai qu'elles pourraient avoir des conséquences, comme l'élargissement de la N 1 qui prendrait encore beaucoup plus de terres agricoles. Les propositions de renvoi comme celles de M. Ruf ou de M. Müller me font penser aux Romains de l'Empire d'Orient à Constantinople qui discutaient du sexe des anges, alors que les Turcs, Monsieur Ruf, s'apprêtaient à entrer dans la ville pour les massacrer. Nous n'avons pas à faire ce genre de débat ici. Nous devons entrer en matière maintenant et rejeter les propositions de renvoi, afin d'aller de l'avant.

Hösl: Kollege Hofmann hat Ihnen den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion begründet. Als Kommissionsmitglied und Sprecher einer eher knapp unterlegenen Minderheit der SVP-Fraktion vertrete ich jetzt deren Standpunkt. Die unterschiedliche Beurteilung betrifft einzig die Strecke Mattstetten–Rothrist. Ich beschränke mich deshalb auf die Frage der entscheidenden Variantenwahl.

Wie die Kommissionssprecher dargelegt haben, ist der Kommissionsentscheid einstimmig und ohne Enthaltungen auf die Variante Süd plus gefallen. Selbstverständlich sind uns die Einwände der betroffenen Gegend auch bekannt. Wir von der Fraktionsminderheit haben deshalb Verständnis für die Sorge unserer Kollegen. Wenn wir trotzdem ihren Antrag nicht unterstützen können, dann aus gesamtschweizerischer Sicht nicht.

In der Tat kommen den vier Neubaustrecken Rückgratfunktionen zu. Dies trifft in ausgeprägtem Masse gerade auf die einzige stark umstrittene Teilstrecke Mattstetten–Rothrist zu. Die Variante Süd plus hat den Vorteil, auch die Jurafusslinie in vorzüglicher Weise ins Konzept «Bahn 2000» einzu beziehen. Trotzdem bleibt sie kostengünstiger als die Variante Nord, welche ihrerseits Gegnerschaft findet. Zuzugeben ist allerdings, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe für die Variante Nord etwas besser lautet. Um bei der gewählten Variante Süd plus möglichst viel Immissionschutz bieten zu können, hat übrigens unsere Kommission hierfür den Verpflichtungskredit um weitere 50 Millionen Franken angehoben. Die verantwortlichen Organe der SBB werden mit den Direktbetroffenen direkt verhandeln, um so gemeinsam optimale Lösungen zu finden.

Zu den vorgeschlagenen Varianten möchte ich noch folgendes bemerken:

1. Die Variante Nord mit der Parallelführung zur Autobahn wird länger und teurer. Sie bringt vor allem im Raum Olten Anschlussprobleme.

2. Die Variante Nord plus einer Privatperson besteht aus dem Wasserfall-Tunnel und den Hauptbestandteilen der Variante Nord; sie fördert einseitig die Relation Basel–Bern. Sie umfährt Olten und bringt dieser Region nur Kosten ohne Vorteile. Dazu verpasst sie den Anschluss Lugano.

3. Die Variante Süd-Süd bringt gegenüber Süd eine Verdoppelung der Tunnellänge, dadurch die Hälfte Mehrkosten als letztere. Es gäbe 3 Millionen Kubikmeter Deponiebedarf, ohne dass geeignete Depotstellen vorhanden sind. Der Jura-südfuss würde zudem leer ausgehen.

Unsere Kommission hat also mit guten Gründen einhellig die Variante Süd plus gewählt. Alle Rückweisungsanträge werden kaum zu besseren Lösungen führen. Die Umweltprüfung erster Stufe besteht; die zweite wird folgen sobald das fertige Projekt vorliegt. Dabei ist auf die Umwelt und Natur soweit als nur möglich Rücksicht zu nehmen. Wir sollten dabei aber nicht vergessen, dass auch der Mensch, auch der reisende Mensch, zur Umwelt und Natur gehört. Und nun Hand aufs Herz: Haben wir nicht mehr Freude am Zugfahren, wenn wir dabei eine herrliche Gegend bewundern können, als durch einen langen, dunklen Tunnel mit höheren Lärmimmissionen fahren zu müssen?

Ich bin davon überzeugt, dass das Ziel der «Bahn 2000» finanziell mit dem geringsten Aufwand erreicht werden kann. Alle höhere Kosten verursachenden Varianten binden enorme Mittel, welche wir wesentlich sinnvoller für andere Zwecke einsetzen können. Aber auch die Beeinträchtigungen halten dem Vergleich zu andern Lösungen ohne weiteres stand. Es ist somit richtig, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der erweiterten Verkehrskommission zuzustimmen.

Künzi: Als Zürcher Volkswirtschaftsdirektor, dem der öffentliche Verkehr zugeteilt ist, stehe ich voll und ganz hinter dieser Vorlage. Das Konzept «Bahn 2000» ist ein zukunftsgerichtetes Angebotssystem des öffentlichen Verkehrs. Seine Stärke liegt in erster Linie in der gesamtheitlichen Betrachtungsweise. Es geht nicht um die Unternehmung SBB und schon gar nicht um eine einzelne Linie, sondern um das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs auf einem dichten Netz von Verbindungen. In einem solchen Netz spielen die Knoten eine zentrale Rolle, doch funktionierte das System nur, wenn die Reisezeit zwischen Knotenpunkten dem System entspricht. «Bahn 2000» funktioniert darum nur, wenn das Knotensystem funktioniert; dafür sind die Neubaustrecken zwischen Bern und Olten und zwischen

Olten und Basel sowie zwischen Zürich-Flughafen und Winterthur und zwischen Lausanne und Bern zwingend erforderlich. Diese Neubaustrecken stellen das Kernstück des Konzeptes dar und sind darum Voraussetzung für alles andere.

Neben den spektakulären und teilweise umstrittenen Neubaustrecken darf aber nicht vergessen werden, dass darüber hinaus auch ein Ausbau bestehender Strecken erforderlich ist, wie er in der Botschaft angedeutet wurde. Im Bereich der SBB ist dabei zum Beispiel an die Linien Zürich–Chur und Zürich–Luzern zu denken, welche beide noch verschiedene Engpässe aufweisen, die das Gesamtsystem empfindlich beeinträchtigen können. Zum Gesamtsystem gehören aber auch Querverbindungen, wie etwa die Achse Konstanz–St. Gallen–Rapperswil–Luzern, welche in ihrem heutigen Ausbaustandard den Anforderungen von «Bahn 2000» nicht genügt. Auf dieser Achse, um nur ein Beispiel zu nennen, stellen der einspurige Ricketunnel, der nicht genügend leistungsfähige Bahnhof Pfäffikon (SZ) und die fehlende SOB-Doppelspur Samstagern–Biberbrugg Engpässe dar, die sowohl die Einordnung in das Gesamtsystem wie auch die zuverlässige Durchführung des Betriebs behindern. «Bahn 2000» darf sich darum nicht auf die Neubaustrecken beschränken, sondern muss tatsächlich die Verbesserung des Gesamtsystems umfassen.

Als Zürcher, Herr Bundesrat Schlumpf, würde es mich besonders interessieren, wie es um die Verbesserung der Zürcher Gotthardzufahrt steht. Wir sind hier sehr daran interessiert.

Zur umstrittenen Linienführung zwischen Bern und Olten kann ich der Variante Süd plus vorbehaltlos zustimmen. Sie erfüllt nicht nur die ursprüngliche Bedingung, dass von Bern aus Basel, Zürich und Luzern in weniger als einer Stunde erreicht werden. Sie erfüllt diese Bedingung auch für die in bezug auf Jurafuss und Romandie wichtige Relation Biel–Zürich. Im Gegensatz zur anderen, uns in letzter Zeit bekanntgewordenen neuen Variante erfüllt sie die Voraussetzung des Gesamtsystems. Ausserdem scheint sie politisch am breitesten abgestützt zu sein, was eine rechtzeitige Verwirklichung erleichtern dürfte. Dem in der Kommission gefundenen Konsens sollte darum unbedingt auch im Rat zugestimmt werden. Wenn wir den öffentlichen Verkehr wirklich fördern wollen, müssen wir uns unbedingt geschlossen hinter die aus der Diskussion hervorgegangene Lösung stellen und diese gemeinsam vertreten.

Ich möchte Sie, Herr Bundesrat Schlumpf, noch anfragen: Ist nicht damit zu rechnen, dass vielleicht in absehbarer Zeit auch die Kantone noch herangezogen werden müssen? Ich habe im Zusammenhang mit der dritten Spur Zürich–Thalwil, die zur «Bahn 2000» gehört, vernommen, dass man hier mit kantonalen Beiträgen rechnet.

Und eine letzte kleine Frage, Herr Bundesrat Schlumpf: Wie steht es – allerdings nicht im Zusammenhang mit dieser Vorlage – mit dem neuen Wagenmaterial auf der «Bahn 2000»? In Zürich bedauert man es ausserordentlich, dass im Zusammenhang mit der S-Bahn, die 1990 dem Betrieb übergeben werden soll, noch nicht zu den geschlossenen Toilettensystemen übergegangen werden könne; es sei technisch noch nicht möglich. Hat man sich hier in bezug auf die «Bahn 2000» schon Gedanken gemacht? – Ich danke Ihnen für Ihre Auskunft.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und alle Rückweisungsanträge zurückzuweisen. Verzögerungen in dieser Richtung können wir uns für den öffentlichen Verkehr nicht mehr leisten.

M. Etique: Sur un plan général, RAIL 2000 est un concept qui doit permettre aux transports publics de mieux soutenir la concurrence de la route, pour ce qui est du trafic des voyageurs et du transport des marchandises à longue distance.

Malgré les inconnues qui subsistent quant aux effets des investissements sur la demande, en dépit du coût élevé de ce programme, nonobstant les inévitables inconvénients qui en résulteront pour l'environnement, RAIL 2000 est un projet

de grande envergure que la Suisse peut et doit s'offrir à la veille du 21^e siècle. C'est une chance qu'il faut donner aux chemins de fer dont l'amélioration des prestations et de la rentabilité passe aussi par des infrastructures mieux adaptées, un matériel plus performant, des conditions d'acheminement plus rapides et plus pratiques pour les usagers. Pour les régions périphériques, RAIL 2000 doit aussi être l'occasion d'une nouvelle donne en matière ferroviaire. Jusqu'à présent, la politique ferroviaire a eu tendance à privilégier les grands axes Nord-Sud et Est-Ouest, au détriment des axes et des réseaux périphériques dont l'existence même était parfois menacée. Dans les régions concernées, on a souvent l'impression d'être les laissés pour compte de la politique ferroviaire. C'est en tout cas ce sentiment qui a largement prévalu lors de la publication du rapport sur les NTF, lequel a suscité une opposition telle qu'il a fort heureusement été abandonné pour la conception plus équitable et plus réaliste de RAIL 2000.

Un nouveau concept ferroviaire sera d'autant mieux compris s'il profite à l'ensemble du pays et s'il va dans le sens de la politique économique de la Confédération. C'était donc une politique portant sur l'ensemble du réseau qu'il fallait proposer et non sur un objectif exclusif de promotion des grands axes. A ce point de vue, RAIL 2000 marque un progrès fondamental par rapport au NTF, progrès qu'il faut saluer.

Si, dans les régions de l'arc jurassien et du pied du Jura, ce projet est accueilli avec sympathie, voire enthousiasme, ce n'est toutefois pas sans l'assortir des considérations suivantes que nous donnons notre acquiescement. Au stade de la réalisation, il faudra veiller à ce que les investissements ne soient pas effectués unilatéralement sur les axes initialement NTF, faute de quoi RAIL 2000 serait détourné de son objectif et les disparités s'accroîtraient encore en raison d'habitudes irréversibles que l'on contribuerait à créer. Si l'on veut stopper le déclin des transports publics, il faut songer à investir en premier lieu là où ils sont le plus menacés.

Deuxièmement, RAIL 2000 devra permettre d'utiliser à plein les nouvelles capacités d'accueil du BLS, suite au doublement de la voie. Dès lors, toutes les voies d'accès au BLS devront être mises en valeur, y compris bien sûr la ligne Bâle-Delémont-Bienne dont il s'agira de réaliser le doublement sectoriel afin d'en améliorer la capacité et d'en réduire la durée du parcours.

Troisièmement enfin, et c'est le point le plus important, RAIL 2000 n'aura pour nous, Romands et Jurassiens, un sens que si cela se traduit par un traitement équivalent et simultané de la ligne du pied du Jura par rapport à celle du Plateau. Il s'agit en fait d'égaliser les temps de parcours Lausanne-Zürich, que ce soit par Bienne ou par Berne. Dès lors, le tracé de la nouvelle ligne Mattstetten-Olten revêt pour nous une importance capitale. Du choix de la variante dépendra la possibilité d'intégrer ou non la ligne du pied du Jura dans le concept. La variante Nord étant vraisemblablement abandonnée, seule la variante Sud-Plus est à même de mettre Zurich à portée de Bienne, à moins d'une heure avec deux arrêts. Cette solution est d'autant plus facile à plaider qu'elle est financièrement la moins onéreuse de toutes les variantes.

En choisissant Sud-Plus, le législateur aura enfin l'occasion de réaliser l'égalité de traitement pour la ligne du pied du Jura, satisfaisant ainsi une vieille revendication présentée au nom d'une authentique politique fédéraliste des voies de communication.

Pour toutes ces raisons, je vous demande d'entrer en matière et de suivre les propositions de la commission s'agissant des nouveaux tronçons.

Ziegler: Ich bin überzeugt, dass mit dem vorliegenden Konzept «Bahn 2000» die Weichen richtig gestellt werden. Bei diesem Konzept geht es nicht allein und nicht primär um den Verkehr zwischen den Grossstädten, sondern um ein landesweites Verkehrssystem mit guten Anschlüssen an allen wichtigen Knotenpunkten. Wenn wir unsere Bahnen

attraktiver gestalten wollen, müssen wir die im Konzept signalisierte Richtung beibehalten.

Im Variantenstreit gebe ich der Variante Süd plus entschieden den Vorzug, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Variante Süd plus hat den grossen Vorteil, dass mit dieser Neubaustrecke der Anschluss an die Jurasüdfusslinie hergestellt und damit Biel zu einem Stundenknotenpunkt aufgewertet wird. Die verkehrspolitische Integration des Juras ins Konzept «Bahn 2000» ist auch unter staatspolitischen Gesichtspunkten von grösster Bedeutung. Ich bin auch der Meinung, dass die Regionen Solothurn und Olten von einem Ausbau gemäss Variante Süd plus über kurz oder lang profitieren werden. Mit dem technischen Fortschritt wird es möglich werden, dass die Intercity-Züge Biel-Zürich in Solothurn und Olten anhalten. Wir Solothurner legen Wert und bestehen darauf, dass diese Halte baldmöglichst realisiert werden.

Gegenüber der Nord-Variante sind die Vorzüge von Süd-plus für unseren Kanton offensichtlich, weil die Nord-Variante den Erholungsraum Ruttigertal und die Wohnqualität der Gemeinde Kappel stark beeinträchtigen und in Hägendorf unzumutbare Belastungen verursachen würde. Die Variante Nord wäre für unseren Kanton die schlechteste aller Varianten. Ich betrachte die Linie Süd plus als konsensfähige Variante, im Gegensatz zur Variante Süd, die als sogenannte Verständigungslösung kaum weiterhelfen kann. Ich befürworte und unterstütze den Variantenentscheid der Kommission, nicht zuletzt als Vertreter des Aktionskomitees für die Erhaltung der SBB-Linie Solothurn-Herzogenbuchsee, das seit bald zehn Jahren für den Fortbestand dieser wichtigen Regionalbahn kämpft.

Mit der Variante Süd plus wird Gewähr geboten, dass die sogenannte «Buchsibahn» nicht eingestellt wird und auch nicht zu einer Bahn für den Güterverkehr verkümmert, sondern zu einer vollwertigen Linie aufgewertet wird. Die Variante Süd plus gibt den Regionalzügen auf dieser Strecke eine reale Ueberlebenschance.

Für Süd plus fallen aber auch eisenbahntechnische Gründe ins Gewicht. Eine ausgebaut und in die Variante Süd einmündende Strecke Solothurn-Herzogenbuchsee wäre besonders bei Störfällen, d. h. wenn Umleitungen nötig werden, von enormer Effizienz. Wenn wir unseren Bahnen eine optimale Chance geben und mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs der weiteren Expansion der Strassenflächen entgegenwirken wollen, müssen wir der «Bahn 2000» mit der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist, ergänzt durch die Linie Solothurn-Herzogenbuchsee, grundsätzlich zustimmen.

Ich ersuche Sie, die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Müller-Meilen: Heute die «Bahn 2000» beschliessen – oder abklären, hinausschieben, verzögern, wenn möglich verhindern, ist die Hauptfrage, die sich in dieser Eintretensdebatte stellt. Ich bin der festen Meinung, dass wir entscheiden können und sollen. Die Rückweisungsanträge für sogenannte umfassende Abklärungen richten sich im Grunde gegen die vorgesehene Linienführung zwischen Olten und Bern. Auch künftige Abklärungen werden nie so umfassend sein können, dass jede regionale Opposition gegen eine Neubaustrecke verschwinden wird.

Es ist das gute Recht jeder Region und eines jeden Vertreters seiner Region, sich für ihre Interessen zu wehren. Aber es ist die erste Pflicht der übrigen Nationalräte, das Gesamtwohl zu suchen und den Entscheid mit dem Blick auf das Ganze zu fällen. Wenn dieses Abwägen der regionalen Gründe mit den Gründen anderer Regionen und den nationalen Interessen nicht mehr möglich wäre, könnten wir nie das Sondermüllproblem lösen, würde sich der Kehrrecht zu Türmen häufen, hätten wir nie einen Flugplatz bauen können, ja nicht einmal eine Schokoladefabrik, weil auch diese gelegentlich Gerüche abgibt.

Die «Bahn 2000» bringt eine wesentliche landesweite Verbesserung des Angebots an Fahrleistungen des öffentlichen Verkehrs. Das ist der enorme Vorteil etwa gegenüber einer Swissmetro. Diese kundenfreundliche Leistungssteigerung

aber ist nur durch Investitionen in die Verbesserung des Rollmaterials und durch den Neubau von vier Strecken möglich: Ohne diese Neubaustrecken kann das Konzept «Bahn 2000» beerdigt werden.

Deshalb, Herr Nussbaumer, halte ich die Gestaltung der Bundesbeschlüsse durch die Kommission für richtig. Dieser Zusammenhang muss aufgezeigt werden. Die Abklärungen in bezug auf die verkehrsmässigen Vorteile, das erhöhte Leistungsangebot, eine möglichst schonende Einpassung in die Landschaft und über die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe sind so weit vorangetrieben, dass sich ein Entscheid rechtfertigt, ja aufdrängt.

Ein Wort zu Herrn Kollege und Regierungsrat Bernhard Müller, der allerdings heute morgen nicht an der Sitzung teilzunehmen scheint. Er hat erklärt: Zu vieles sei noch ungeklärt, um entscheiden zu können, vor allem auch die Umweltverträglichkeitsprüfung. Warum, Herr Kollege Müller, hat sich dann die Berner Regierung in einem zweiten, vierseitigen Schreiben vom 8. August an die Kommission so detailliert zur Variantenwahl zwischen Nord und Süd und Süd plus aussprechen können? Es steht nichts in diesem Brief von ungenügenden Unterlagen, aber viel von einer Bevorzugung der Variante Nord, was das gute Recht der Berner Regierung ist.

In der Tat sind die Varianten Süd und Nord seit langem eingehend diskutiert worden, und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen sind durchgeführt worden. Süd plus schliesst über die Variante Süd hinaus lediglich eine bestehende, aber auszubauende Strecke ein. Es ist auffällig, ja bezeichnend, dass das Argument ungenügender Unterlagen erst nach dem Entscheid der Kommission für Süd plus bei vielen auftauchte, was seine Erheblichkeit wesentlich beeinträchtigt.

Es gilt heute, den Variantennebel wegzublasen und die Weichen zu stellen für den öffentlichen Verkehr, der seinen grossen Nachholbedarf an Investitionen wenigstens teilweise erfüllen soll im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Die Null-Variante wäre meines Erachtens die dümmste, die für die Umwelt schädlichste, die für die Luftverschmutzung gefährlichste und die angesichts der immer noch zunehmenden Mobilität widersinnigste Variante.

Ich bin entschieden für Eintreten und gegen alle Rückweisungsanträge.

M. Soldini: Dans le délai très court qui est imparti aux intervenants à titre individuel, il n'est guère possible de traiter à fond les différents projets d'arrêtés découlant du message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985. Aussi en accord avec mon collègue M. Oehen, me bornerai-je à quelques remarques et quelques questions sur l'objet qui nous occupe présentement.

Je reconnais, bien sûr, que les propositions concernant RAIL 2000 contribueront à améliorer la position concurrentielle de nos CFF et des lignes secondaires, en développant leur attractivité à l'endroit des usagers et en limitant une hémorragie dans nos transports publics, indispensables pourtant à l'irrigation de notre pays dans un domaine vital, pour l'économie et le tourisme helvétiques.

La première question qui se pose est – me semble-t-il – la suivante.

Au cours des deux dernières décennies, les responsables de notre grande régie du rail ont-ils correctement évalué la concurrence croissante que constituait le développement incessant de la circulation routière dans notre pays? Gouverner c'est prévoir dit-on communément. Le Conseil fédéral et les CFF n'ont-ils pas manqué le coche lors de la crise pétrolière qui a frappé tous les pays d'Europe occidentale il y a plusieurs années déjà? N'y avait-il pas moyen, à cette époque, d'envisager, chez nous aussi, l'introduction de liaisons rapides, comme cela c'est fait, en France notamment, avec la mise en service des TGV qui bénéficient du préjugé favorable de nombres d'usagers des transports intervilles? Les CFF ont-ils suffisamment investi à l'époque pour améliorer leurs prestations dans le domaine des liaisons plus rapides et plus fréquentes, comme de meilleures correspon-

dances dans les gares de jonction, permettant ainsi une réduction de la durée des trajets à moyenne distance, vitale dans un pays exigu comme le nôtre? Pourquoi a-t-il fallu attendre 1986 pour envisager l'aménagement de nouveaux tronçons sur la grande transversale Genève–St-Gall qui permettront indubitablement un gain de temps sur ce trajet très fréquenté?

Mais je pense aussi qu'il serait erroné aujourd'hui d'extrapoler uniquement sur un développement considérable du trafic et de multiplier, dans un proche avenir, les moyens qui tendraient à une croissance illimitée du rail, au détriment de la route qui – qu'on le veuille ou non – gardera la faveur de beaucoup d'usagers pour des raisons que chacun connaît. D'autre part, au moment où l'on évoque à longueur d'année la protection des sites, le contrôle accru d'un développement devenu anarchique et le maintien des zones agricoles indispensables au ravitaillement du pays, n'est-t-il pas temps de s'interroger sur les finalités de la croissance illimitée qui nous est imposée en cette fin de vingtième siècle, de la fuite en avant d'une technologie toujours plus dévoreuse de ces valeurs de vie chères à nos compatriotes? Faut-il à tout prix sacrifier les ressources irremplaçables qui font la richesse de notre pays au nouveau démon de la vitesse du changement et d'un mouvement incessant, nouveau démon qui est devenu le credo de nombre de nos concitoyens?

Je pense pour ma part – je ne suis certainement pas le seul ici – qu'il importe de nous concentrer sur l'amélioration possible de la qualité des prestations fournies par le projet RAIL 2000 et sur la recherche d'une croissance limitée de notre réseau ferroviaire, sans tomber pour autant dans la démesure d'une mégalomanie hors de propos, ce d'autant plus que les investissements consentis pour ce projet se montent déjà à 5,5 milliards et que, comme certains bons esprits de ce Parlement, nous nous inquiétons de l'amortissement possible – ou impossible – d'une pareille dette au cours des années à venir.

Quant au choix de la variante sur le tronçon Mattstetten–Rothrist, nous laisserons en débattre les nombreux spécialistes en la matière.

Conscients de l'importance du projet qui nous est soumis, nous apporterons notre approbation à l'entrée en matière. quitte à voter d'une autre manière à la suite du débat qui aura lieu dans cette enceinte.

Meyer-Bern: Wieviel Mobilität braucht der Mensch? 1950 legte ein Schweizer pro Tag und Kopf der Bevölkerung mit seinem Wagen 3,8 km zurück, heute sind es nahezu zehnmehr. Tagtäglich wird in unserem Land in Privatwagen eine Strecke zurückgelegt, die dem Anderthalbfachen des Weges zur Sonne entspricht. Wir haben in den letzten 25 Jahren ein grosszügiges und für internationale Verhältnisse verästeltes Netz von Autobahnen angelegt. Mit der Vollenendung des Nationalstrassenprogramms, wie wir es kürzlich revidiert haben, wird der Individualverkehr die ökologischen Grenzen, die uns gesetzt sind, erreicht haben.

Unser Eisenbahnnetz ist meist über hundertjährig. Grundlegend neue Konzeptionen und Innovationen – mit Ausnahme der Elektrifizierung – sind in diesen hundert Jahren nicht erfolgt. Es ist deshalb an der Zeit, über die Neuordnung unseres öffentlichen Verkehrs nachzudenken und auch zu handeln und zu entscheiden.

Der Bundesrat unterbreitet uns das Konzept der «Bahn 2000». Rückgrat dieses Konzeptes ist u. a. der Halb- und Ganzstundentakt auf der Strecke Genf–St. Gallen. Damit dieser erreicht werden kann, sieht der Bundesrat eine neue Strecke Mattstetten–Rothrist vor. Hier soll nun, und zwar nur hier, die Zeit eingespart werden, die den Halb- und Ganzstundentakt Bern–Olten–Zürich ermöglicht. Die Straffung der Bahnlinie Bern–Olten über den Bau neuer Strecken geht somit einzig zulasten des bernisch-solothurnischen Mittellandes. Opfer bringt somit eine Region, die von dieser Neubaustrecke nichts hat, sondern nur durchfahren wird. Das ist das politisch Schwierige an dieser ganzen Frage für uns, die aus dieser Region stammen. Opfer bringt somit eine Region, die weder in den Genuss des Halb- und Ganzstundentaktes der

Intercity-Züge kommt noch einen Bahnhof Oberaargau erhält. Man muss deshalb Verständnis haben, wenn sich die Leute aus dieser Region beklagen.

Ich bin für den öffentlichen Verkehr. Ich bin auch für die «Bahn 2000» und weiss, dass diese «Bahn 2000» irgendwo wird durchfahren müssen. Ich bin auch bereit, eine Variante zu akzeptieren, die allen dient, wenn dies der Entscheid dieses Rates sein sollte. Ich kann Ihnen sagen, dass das auch die Haltung der Berner Regierung ist.

Aber ich habe Fragen zu stellen und einen Vorbehalt anzubringen.

1. Die Botschaft äussert sich nur sehr unpräzise zur Frage einer Straffung und Verkürzung der traditionellen Strecke Bern–Olten. Warum, Herr Bundesrat? In einer fahrlässig kurzen Darstellung ist dies in der Botschaft erfolgt. Welche zeitlichen Einsparungen würden hier möglich, wenn sämtliche Mittel, wie Streckung der Radien, eventuell partieller Ausbau auf drei oder vier Geleise, grundsätzliche Untertunnelung usw. in Betracht gezogen würden? Diese Problematik muss einfach diskutiert werden.

2. Gibt es in anderen Staaten dem System der «Bahn 2000» vergleichbare Bahnsysteme?

3. Welche Auswirkungen haben Verspätungen im Blick auf die regionale Verknüpfung dieses Bahnkonzeptes? Fällt dann einfach alles zusammen oder hat man sich da andere Überlegungen zu machen? Ist der Bundesrat bereit – das ist ausserordentlich wichtig für die durchfahrene Region Mattstetten–Rothrist –, eine Erklärung abzugeben, wonach die Verkehrsbedingungen, also die Kadenz der Züge, auch die zeitliche Ausdehnung auf der Stammstrecke Bern–Zürich und Bern–Basel verbessert und nicht gar verschlechtert werden soll? Diese Erklärung würde einiges beseitigen.

Wir haben bei den Autobahnen Fehler gemacht, welche wir bei der «Bahn 2000» nicht wiederholen sollten. Ich denke an den Berner Freudenbergerplatz, wo die Autobahn fast durch die Schlafzimmer der Menschen führt. Wir dürfen auch keine Fehlüberlegung machen, wie dies bei der N 1 im Grauholz der Fall ist. Ich werde deshalb in der Detailberatung einen Antrag einbringen, wonach der Schutz von Mensch und Landschaft und nicht das Transportmedium Priorität hat. Ich meine, dass die Menschen und die Landschaft einen Anspruch auf einen absoluten Schutz haben. Es soll nicht wieder so sein, dass die Menschen für jeden Tunnel, für jede Lärmschutzwand ein Aktionskomitee aus dem Boden stampfen müssen.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten auf die Vorlage.

Zbinden: Ich spreche ausschliesslich zum Aspekt der Finanzierung von «Bahn 2000» und zitiere aus der Botschaft Seite 68 wie folgt: «Die Nettobelastungen für den Bundeshaushalt müssen vorderhand als nicht finanziert gelten. Die Finanzlage des Bundes verschlechtert sich damit erneut zusehends, und alle neuen Ausgaben werden die Fehlbeiträge zusätzlich erhöhen.»

Herr Bundesrat, Sie schlagen uns – mit Ihren Kollegen natürlich – mit der «Bahn 2000» ein mutiges und, so hoffe ich, erfolgreiches Konzept vor. Ich stehe dazu und gehe das Wagnis ein. Aber die soeben zitierten Sätze aus Ihrer Botschaft verursachen mir Bedenken. Wie können Sie, wie können wir mit einer solch unsicheren Finanzierung Verpflichtungen eingehen für rund 5 Milliarden SBB-Infrastrukturkosten, für 1,3 Milliarden Rollmaterial-Aufwand und für 1 Milliarde Privatbahnbeiträge, inklusive annähernd eine halbe Milliarde für die Vereina-Bahn?

Die Finanzrechnung, die heute schon mit zirka 1 Milliarde SBB-Franken belastet wird, soll – Ihrer Botschaft entsprechend – in den neunziger Jahren zusätzlich mit über 2,6 Milliarden belastet werden.

Der Leistungsauftrag 87 an die SBB wird kostenneutral sein. Die Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr lassen wir uns während fünf Jahren rund 100 Millionen pro Jahr aus der laufenden Rechnung kosten. Das ist gut so.

Ich spreche noch nicht von der Eisenbahntransversale mit oder ohne Y. Auch wenn wir die «Bahn 2000» voll bejahen, dürfen wir nicht einfach deren Finanzierung vernachlässi-

gen. Wir bauen und kaufen auf Pump; bezahlen wird wiederum teilweise der Bund. Wir müssen uns dessen einfach bewusst sein und nicht die Augen davor verschliessen.

Ich erwarte deshalb vom Bundesrat, dass er im Rahmen der schrittweisen Verwirklichung bei jedem neuen Investitionsvorhaben gleichzeitig auch eine realistische Finanzierung vorschlägt. Ohne diese Zusicherung bliebe die «Bahn 2000» ein finanzielles Abenteuer mit einem Wechsel, den wir in zehn oder mehr Jahren einzulösen haben, ohne zu wissen, ob wir dannzumal die eigenen Mittel dazu haben werden. Wenn es den SBB gelingen sollte, durch vermehrtes Umsteigen auf die Bahn mit einem zusätzlichen unternehmerischen Ertrag die Finanzierung der «Bahn 2000» sicherzustellen, sind wir vollends zufrieden.

Das, Herr Bundesrat, musste ich – nicht als Spiel- oder Lustverderber an der «Bahn 2000», aber in der Sorge um unsere künftigen Bundesfinanzen – doch sagen.

Loretan: Wenn man die Diskussion in den Medien, in der Öffentlichkeit und hier im Rat Revue passieren lässt, könnte man zum Eindruck kommen, das Projekt «Bahn 2000» bringe Probleme nur gerade oder vor allem in den Kantonen Bern und Solothurn. Umstritten ist die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Mit ihr will ich mich vor allem befassen.

Ich darf daran erinnern, dass auch folgende Aargauer Gemeinden sehr direkt von der «Bahn 2000» betroffen werden: Murgenthal, Rothrist, Oftringen und Aargau; diese letztere Gemeinde in schwerwiegender Weise, falls die Variante Nord Wirklichkeit würde, was allerdings kaum mehr anzunehmen ist.

Die Variante Nord würde die Region Wiggertal bedeutend weniger beeinträchtigen als die Variante Süd bzw. Süd plus. Diese Feststellung gilt indessen nur, wenn man die riesigen Probleme, welche die Variante Nord mit einer oberirdischen Durchquerung des Aaretals nördlich des Städtchens Aargau bringen würde (Landschaftseingriffe, Immissionen), ausklammert.

Tatsächlich wäre die Variante Nord nur machbar, wenn das Aaretal unterirdisch durchquert und die Linien Olten–Basel und Olten–Luzern unterirdisch, im Born, miteinander verknüpft würden. Dass eine derartig verbesserte Variante Nord grosse geologische Risiken und ins Unermessliche steigende Kosten mit sich brächte, versteht sich von selbst. Aus unserer Sicht ist daher die Variante Nord nicht durchführbar.

Die Variante Süd bringt für unsere Region relativ wenig offene Neubaustrecken, jedoch wird auf langen Distanzen Siedlungsgebiet auf bestehenden Trassen durchfahren, dies in den Gemeinden Rothrist, Oftringen und Aargau. Das Projekt «Bahn 2000» ist deshalb aus begrifflichen Gründen auch im südwestlichen Teil des Kantons Aargau nicht unbestritten geblieben. Trotzdem haben sich die Gemeinderäte der direkt betroffenen Gemeinden Murgenthal, Rothrist, Oftringen und Aargau, im Einvernehmen mit dem Regionalverband Wiggertal-Suhrental, positiv zu «Bahn 2000» Variante Süd geäußert. Man darf dies hier als eines der seltenen Beispiele hervorstreichen, wo für einmal der am meisten geschätzte Schweizer Heilige, Sankt Florian, nicht angerufen worden ist. Der Herr Kommissionspräsident hat in seinem Referat anerkennend darauf hingewiesen.

Der Entschluss, zu «Bahn 2000» positiv Stellung zu nehmen, ist auch von grundsätzlichen Überlegungen geleitet. Wir setzen auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Bewältigung der Verkehrszunahme. Die Alternative läge doch offenbar darin, die gemeinsame Strecke der Nationalstrassen N 1 und N 2 zwischen der Verzweigung Härkingen im Westen und der Verzweigung Wiggertal im Osten auf sechs Spuren auszubauen. Dagegen gäbe es bei uns bestimmt grössere Opposition als gegen die Variante Süd plus der «Bahn 2000».

Im weiteren wurde uns der Entschluss, uns zu «Bahn 2000» positiv einzustellen, erleichtert durch die Tatsache, dass unsere wichtigste Forderung, die Tunnelumfahrung von Murgenthal, erfüllt werden soll. Wir werden indessen aus

der Sicht der Region und der betroffenen Gemeinden bei der weiteren Bearbeitung sowie im Hinblick auf den Bau und Betrieb der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist folgende Begehren mit Hartnäckigkeit verfechten:

1. Eine landschaftschonende Streckenführung im Tal der Murg, im Bereich des westlichen Tunneleingangs der Umfahrung Murgenthal. Hier sind die letzten, in alter Form genutzten Wässermatten des Kantons Aargau bedroht.

2. Der nordöstliche Tunnelausgang der Umfahrung Murgenthal ist im Bereich der Gemeindegrenze Murgenthal–Rothrist, das heisst in praktisch unbesiedeltem Gebiet, vorzusehen.

3. Die Aktivierung der sogenannten Kriegsschleife östlich des Bahnhofs Rothrist ist zweifellos der Angelpunkt der Variante Süd.

Die direkte Verbindung Bern–Luzern über das Wiggertal ist die Konzession an die Zentralschweiz. Die Benützung der Kriegsschleife für Schnellzüge droht jedoch massive Eingriffe in die Gemeinden Aarburg und Oftringen zu bringen. Die Vertreter der SBB, so Herr Generaldirektor Eisenring, haben uns verschiedentlich zugesichert, dass eine Radiusänderung der Kriegsschleife nicht vorgesehen ist, d. h. die vorhandene Spur sollte für die relativ bescheidene Zugsdichte auf der Strecke Bern–Luzern genügen. Wir behaften die SBB mit dieser Zusicherung.

4. Dort, wo «Bahn 2000» Siedlungsgebiet in der Dichte, wie sie im nördlichen Teil unserer Region gegeben ist, durchquert, sind umfassende Lärmschutzmassnahmen zu treffen. Es ist offensichtlich, dass sich in den Kantonen Bern und Solothurn bei der Realisierung der Variante Süd Probleme in landschaftlicher und landwirtschaftlicher Hinsicht ergeben. Wir unterstützen die Begehren für die bessere Einbettung der Linienführung in die Landschaft und für eine Verringerung des Verlustes an landwirtschaftlichem Boden.

Die Variante Süd-Süd – dies zum Schluss –, die in ihrer endgültigen Ausformung mit der Abzweigung im Tunnel Madiswil–Untersteckholz den Anschluss an die Linie Olten–Luzern bei Wauwil vorsieht, lehnen wir ab. Dies wegen der fehlenden Verknüpfung mit der Jurafusslinie, aber auch deshalb, weil sie eine relativ dicht bevölkerte Region, das untere aargauische und luzernische Wiggertal, nicht bedient. Damit kommen wir wieder der aufgegebenen NHT, der neuen Haupttransversale, näher, die – unter Auslassung der Mittel- und Kleinzentren – vor allem der raschen Verbindung zwischen den Hauptzentren des Landes hätte dienen sollen. Wir haben sie mit Recht deswegen abgelehnt. Sie soll nun nicht in Form der Variante Süd-Süd wieder auferstehen.

Noch etwas: «Bahn 2000» besteht nicht nur aus Neubaustrecken, sondern soll vorab auch fahrplanmässige Verbesserungen, inklusive bessere Umsteigebedingungen in den Knoten bringen, und zwar für alle, nicht nur für die grossen Zentren.

Gerade unter diesem Aspekt hat der Kanton Aargau auch für die Regionen Aarau und Baden–Brugg noch bedeutende, seit Jahren unerfüllte Forderungen anzumelden und zu wiederholen. Sie sind der Generaldirektion der SBB und Herrn Bundesrat Schlumpf als Vorsteher des EVED bekannt.

Ich beantrage Ihnen zusammenfassend, dem Konzept und den Anträgen der vorberatenden Kommission zuzustimmen.

M. Ruffy: Alors qu'il y a quelques années encore les CFF étaient l'objet de critiques répétées, notre grande région, aujourd'hui, semble avoir remonté le courant à la satisfaction de la majorité de notre population.

Quoiqu'en pensent les partisans à tout crin de la privatisation, les Suisses apprécient leur grande région et souhaitent pouvoir en être fiers. Avec RAIL 2000, les CFF viennent de frapper un grand coup qui va bien au-delà de la réhabilitation sociale. Ils prennent l'avantage, en termes sportifs, et, en cas de succès dans la réalisation de ce programme audacieux, ils ont bien des chances de forcer l'admiration loin à la ronde.

A part peut-être celle des Pays-Bas, nous ne connaissons pas, en Europe, de politique aussi réfléchie, aussi auda-

cieuse en matière de transport ferroviaire. Sa conception frappe par le souci de moderniser une infrastructure en place, tout en appliquant le respect de la décentralisation qui correspond d'ailleurs aux structures profondes de notre pays.

Le parlementaire italien Compagna disait de la Suisse qu'elle était une grande métropole dont les capitales cantonales étaient des mairies d'arrondissement, séparées les unes des autres par de grands parcs. Si l'image est un peu forcée, on ne peut nier l'urbanisation générale de notre pays. On peut être pour ou contre l'urbanisation, pour ou contre la décentralisation, nous pensons cependant que le fédéralisme irait en s'atrophiant, si les choix que nous avons à faire aujourd'hui contribuaient à des mouvements massifs de concentration. Nous pensons aussi que toute la politique de régionalisation, menée à travers la loi sur l'aide aux régions dont l'économie est menacée ou sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne, n'aurait plus beaucoup de sens aujourd'hui, si nous ne contribuons, d'une manière ou d'une autre, à encourager l'exode dans nos régions périphériques.

En renonçant au NTF pour la conception qui nous est soumise maintenant, les CFF et le Conseil fédéral ont véritablement opté pour une politique d'équipement au service de l'ensemble de notre population, qui vient compléter des mesures déjà prises dans ce sens. En ne sacrifiant pas tout au facteur vitesse, en insistant sur le fait que l'adaptation des temps de parcours a été conçue pour qu'il en résulte de bonnes correspondances dans le plus grand nombre de noeuds ferroviaires, RAIL 2000 trouvera sans aucun doute l'adhésion de larges couches de la population et cela dans toutes les parties du pays. En soulignant à plusieurs endroits le fait que les liens étroits unissent réseaux de transport et structures de l'habitat, le message RAIL 2000 rappelle une évidence, à savoir que si l'on veut limiter le taux de motorisation il faut renoncer à créer des zones d'habitation éloignées des réseaux de transport public. En s'efforçant de bien desservir le maximum d'agglomérations, RAIL 2000 respecte ce principe à grande échelle.

Mais la conception RAIL 2000 va bien au-delà de la réaffirmation de principes généraux. Elle exerce déjà des effets d'entraînement. Avec le financement partiel du train du sud-ouest lausannois, desservant les hautes écoles, avec l'approbation du prolongement de la ligne Lausanne–Echalens–Bercher en souterrain jusqu'à la vallée du Flon, figurant en annexe au message que nous étudions, la Confédération est en train de participer d'une manière spectaculaire et positive à la formation d'un réseau de transport public de caractère régional et urbain, qui avait de la peine à voir le jour sans son appui.

Rares sont les réalisations qui, comme la gare du Flon, présentent autant de points positifs aux échelles nationale, cantonale et communale. L'opportunité est là et personne ne pourrait comprendre qu'on n'assure pas correctement l'interconnexion des divers réseaux qui feront de la gare du Flon l'extension judicieuse de la gare centrale CFF.

Si les raccordements entre le réseau national et les réseaux régionaux sont assurés, je ne pourrai pas en dire autant des raccordements qui lient notre réseau national au réseau international. M. Schmidhalter a relevé les faiblesses du rapport et je dois faire une réserve à ce sujet. La trop grande discrétion du message sur l'interconnexion de notre réseau national au réseau international tranche avec le caractère audacieux de l'ensemble du rapport.

Malgré cette réserve, et en espérant de rapides améliorations dans la conception du trafic international au sein de l'Europe, nous pensons que les problèmes abordés par le projet RAIL 2000 ont été bien posés et que le programme qui nous est soumis aujourd'hui est bien conçu. Il constitue incontestablement une pièce maîtresse de la politique des transports du 21e siècle. Anticipant avec audace, tout en restant réaliste, répondant valablement aux impératifs sectoriels d'une politique coordonnée des transports, et en s'inscrivant dans une politique générale cohérente, le projet qui nous est soumis est sans aucun doute de qualité. Je

trouve même qu'il contient quelque chose de prometteur dans une politique contemporaine où domine plutôt la grisaille.

Eng: Das Konzept «Bahn 2000» muss durch flankierende Massnahmen zum Konzept «Öffentlicher Verkehr 2000» erweitert werden. Für den vorerst politischen, dann aber auch wirtschaftlichen Erfolg des Konzeptes «Bahn 2000» wird besonders entscheidend sein, welche Berücksichtigung der Regionalverkehr findet.

In Anbetracht der unterschiedlichen Bedürfnisse der Regionen lässt sich wohl kein einheitliches Modell erstellen. Bekannt sind aber die Träger der regionalen Flächenerschliessung: zum regionalen Verkehrsnetz zählen neben den Regionalzügen, die auf den Hauptbahnlinien verkehren, auch die Nebenlinien der SBB, die meisten Privatbahnen, die Linien der konzessionierten Automobilunternehmungen und die Linien der Reisepost. Sie dienen dem Lokalverkehr und dem Sammeln und Verteilen des Fernverkehrs in der Fläche und erschliessen überwiegend Gebiete, die wirtschaftlich verhältnismässig wenig entwickelt sind.

Die Sicherstellung guter Verbindungen zwischen den ländlichen Regionen und vom Land in die Zentren ist allerdings nicht ausschliesslich Bundessache. Die Koordination beginnt bereits bei den über 630 beteiligten Verkehrsunternehmen, die neben den SBB die öffentlichen Verkehrsaufgaben bewältigen. Recht zahlreiche Massnahmen zeugen davon, dass guter Wille und unternehmerische Tatkraft vorhanden sind. Regionale Zusammenschlüsse, Tarifverbände, Fahrplankoordinationen und Taktfahrpläne machen schon heute verschiedene öffentliche Verkehrsmittel attraktiver. Um alle Möglichkeiten auszunützen, die im Konzept «Bahn 2000» liegen, braucht es jedoch noch etwelche Anstrengungen der Verkehrsunternehmen, aber auch der kantonalen und kommunalen Behörden. So verhindern heute noch kantonale Gesetze, welche die Beiträge der Gemeinden an die regionalen Verkehrsmittel regeln, eine Neuverteilung der Lasten, weil volkreiche Gemeinden auf demokratischem Wege ihre Privilegien zu wahren verstehen. Auch der Umstand, dass die PTT die Defizite ihrer Postautolinien selber tragen, erschwert oder verhindert gar einen regionalen Verbund, sind doch die betroffenen Gemeinden in der Regel nicht bereit, ihrerseits für die Fehlbeträge aufzukommen.

Mit der «Bahn 2000», die sich von der NHT zum öffentlichen Verkehr 2000 entwickeln muss, besitzt der Bund ein wertvolles Instrument, das eine moderne Verkehrspolitik zu konzipieren vermag. In Anbetracht des überhandnehmenden Sankt-Florian-Prinzips wird er es allerdings in der Abstimmung über das Referendum, das zweifellos wegen der Neubaustrecke Mattstetten–Olten ergriffen wird, nicht leicht haben, seine höheren Interessen gegen Partikularinteressen regionaler oder gar lokaler Art durchzusetzen. Da der Verkehr aber weiterhin zunehmen wird, darf sich der Entscheid über «Bahn 2000» nicht, wie es zurzeit den Eindruck macht, auf die einfache Frage der Neubaustrecke Mattstetten–Olten beschränken. Vielmehr ist im Raume Olten–Bern darüber zu befinden, ob zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens eine zweite Autobahn oder die Aareschiffahrt einer Neubaustrecke vorzuziehen wären. Solche Varianten entsprächen jedoch keineswegs dem Verkehrskonzept, das unsere ökologischen und ökonomischen Vorstellungen zu erfüllen vermöchte.

Ich bitte Sie deshalb, den Bundesbeschlüssen zuzustimmen.

Rüttimann: «Der Teufel liegt im Detail», könnte man auch hier ausrufen. Offenbar hat schon die Verkehrskommission den Grossteil der acht Sitzungs- und Besichtigungstage für die Variantenwahl aufgewendet, was sich hier im Plenum offensichtlich wiederholt. Grundsätzlich geht es aber um die gesamtheitliche Verbesserung des Bahnnetzes. Ich möchte zur «Bahn 2000» – ja oder nein –, und zur Kosten/Nutzen-Beurteilung einige Bemerkungen machen. Zwar komme ich aus einer Landesgegend, wo keine Bahn durchführt und

man zum Anschluss an die weite Welt auf das Automobil angewiesen ist, das «Bahn 2000»-Projekt also nur höchstens indirekt wirksam wird; trotzdem bin ich der Ueberzeugung, dass dieses beförderlichst verwirklicht werden muss. Nach dem letzten Weltkrieg hat man bekanntlich den Bahnen weltweit den langsamen Tod vorausgesagt. Das ist wohl auch der Grund, warum man seither nie den Mut aufbrachte, das Bahnnetz gründlich auszubauen bzw. zu modernisieren. Man hat vielmehr Stückwerk auf Stückwerk geschichtet und insbesondere beim Wagenmaterial auch Fehlinvestitionen getätigt. Es geht nicht nur um die Schaffung von neuen zusätzlichen Kapazitäten, sondern vor allem um die Beschleunigung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs; dazu müssen bestehende Engpässe behoben werden. Leider – das bedaure auch ich – geht es dabei wie bei jedem Bauwerk einmal mehr nicht ohne Landverlust ab.

Ich will mich in den Variantenstreit nicht weiter einlassen. In der Linienführung wird das allerletzte Wort noch nicht gesprochen sein. Es ist uns wohl allen gemeinsam, dass sie möglichst land- und immissionsschonend gewählt werden soll, ohne den Schwarzen Peter zwischen Nord und Süd-Süd hin und her zu schieben. Mir scheint, dass die Verbindung der Jurafusslinie und der Mittellandlinie die Perle des einstimmigen Kommissionsvorschlages bedeutet und erst eigentlich zu dieser Einstimmigkeit beigetragen hat. Sie bietet nicht nur verkehrstechnische, sondern auch staatspolitische Vorteile, weil unsere Landesteile dadurch besser miteinander verbunden werden. Auch wir Aargauer – Herr Loretan hat das schon erwähnt – begrüssen deshalb nachdrücklich die Verknüpfung der beiden Ost-West-Bahnstränge. Durch den Bau der schnellen Heitersberglinie ist nämlich die Region Baden–Brugg von der attraktiven Intercity-Verbindung abgehängt worden. Seither ist eine Verbesserung der Situation das unablässige Verhandlungsthema zwischen der aargauischen Regierung und den SBB. Mit dem Ausbau der Jurafusslinie und der Querverbindung «plus» könnte nun das Angebot an Intercity-Halten, insbesondere auch in diesen Regionalzentren, deutlich verbessert werden.

Die Befürwortung der «Bahn 2000» bedeutet für mich aber nicht, wie das hier verschiedentlich angeklungen hat, eine Verurteilung oder gleichzeitige Diskriminierung des privaten Strassenverkehrs. Wir brauchen beide, den öffentlichen wie den privaten Verkehr; es ist doch wohl deplaziert, wegen des in den letzten Jahren erstellten Nationalstrassennetzes uns selber ständig bemitleiden oder kritisieren zu wollen. Öffentlicher und privater Verkehr brauchen nicht feindliche Brüder zu sein, sondern können und müssen einander sinnvoll ergänzen. So gesehen kann ich nicht verstehen, wenn verschiedene Anhänger der Bahn und des öffentlichen Verkehrs ganz allgemein darauf ausgehen, dem privaten motorisierten Verkehr ständig neue Schikanen, Vorschriften und finanzielle Abgaben zu verpassen.

Wir haben nicht nur die freie Wahl der Verkehrsmittel gemäss GVK, sondern in vielen Regionen auch den Zwang, das Auto zu benutzen. Das ist der Beweggrund, warum ich in diese Debatte eingegriffen habe, nämlich um zu dieser Koexistenz der Verkehrsträger aufzurufen. Als einer, der abseits der grossen Bahnstränge wohnt, bin ich trotzdem ein klarer Befürworter des Konzeptes «Bahn 2000». Es muss jetzt und nicht erst nach einem mehrjährigen Gerangel ein mutiger Schritt für die Bahn der Zukunft getan werden. Es ist aber ebenso selbstverständlich, dass einerseits der Mehrbedarf an elektrischer Energie und andererseits die notwendigen Finanzen bereitgestellt und nicht einfach auf andere abgeschoben werden können. Beide werden grösser sein, als im heutigen Zeitpunkt erwartet. Auch die direkten Nutznießer der modernisierten Bahn werden dazu angemessen und massgeblich beitragen müssen.

Mme Aubry: A observer ce qui se passe dans nos deux conseils, on découvre que les parlementaires jouent avec le rail, qu'il soit en Y, en forme de métro, ou encore celui de l'an 2000. Cette fièvre du rail fait apparemment preuve d'un souci à l'égard de l'avenir des transports publics et de celui

également de ménager l'environnement en réduisant la pollution de l'air. Nous poursuivons tous un but similaire: rendre les transports publics plus attrayants et causer le moins de dommages possibles à l'environnement. J'ajouterais encore un point: celui de relier le plus rapidement par le rail les grands centres suisses entre eux, en un mot concurrencer la route pour le transport des voyageurs et des marchandises.

RAIL 2000, dans sa version actuelle, soit Sud-Plus, a fait l'unanimité de la commission et les modifications apportées au projet initial ont été importantes. L'adjonction de la ligne du pied du Jura a été l'une des conditions *sine qua non* pour faire accepter RAIL 2000 qui doit desservir non seulement les localités du Plateau entre deux pôles mais des régions excentrées qui ont besoin du rail pour maintenir leur économie et la développer. Bienne ou Neuchâtel, qui sont des points importants pour le Jura bernois, avaient été oubliées dans le projet initial. La variante Sud-Plus tient compte de toutes les demandes exprimées, tout d'abord par la Conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'arc jurassien, puis par les membres de notre commission représentant les divers cantons romands concernés. Ce sont près de 530 000 habitants de l'arc jurassien qui sont touchés par RAIL 2000. Le choix de la variante Sud-Plus trouve, hélas, des opposants, soit le gouvernement bernois et les habitants des régions où passera la nouvelle ligne ferroviaire. Si nous avions choisi une autre variante, soit Nord-Plus, nous nous retrouverions en face d'une autre opposition, celle des Soleurois et des habitants des régions directement intéressées.

Lorsqu'il s'agit d'un projet national qui apporte une amélioration évidente du trafic ferroviaire, pour une très grande partie du pays, l'égoïsme n'est plus de mise. RAIL 2000 est un projet d'envergure que jeunes et moins jeunes applaudissent avec enthousiasme. Il y a et il y aura des sacrifices financiers et de surfaces cultivables à faire, de part et d'autre, pour le bien de la collectivité et de l'environnement, pour l'apport à des régions économiquement défavorisées. C'est le moment, je crois, de démontrer une solidarité confédérale qui ne doit pas rester à sens unique si je pense à l'opposition des milieux agricoles. S'il s'agit de l'impact sur l'environnement que représente un tel projet, je crois que l'étude qui nous a été présentée peut nous rassurer, même si d'autres solutions ménagent peut-être davantage de terres agricoles. Le fait de rouler, comme le voudrait la solution Sud-Sud, dans un tunnel de 28 kilomètres n'attirera certainement pas les voyageurs qui lui préféreront assurément la voiture.

Cependant deux questions restent toutefois en suspens, Monsieur le Conseiller fédéral, auxquelles j'aimerais qu'il soit répondu clairement. La première est de savoir comment on assurera la couverture des besoins en électricité des CFF, l'augmentation prévue d'ici l'an 2000 étant de 20 pour cent. En 1985, on a pu lire que l'énergie nucléaire a couvert 34 pour cent des besoins en électricité des CFF. Il serait inconscient, à mes yeux, de mettre sur pied un aussi gigantesque projet que RAIL 2000 sans assurer son exploitation future sur le plan de l'approvisionnement en électricité, qu'elle soit nucléaire ou pas. La deuxième, et la préoccupation de mon groupe, je n'y reviendrai pas, c'est la question du financement de RAIL 2000. Ce financement est préoccupant, à mon avis, car les jeunes générations devront assumer de lourdes charges, sociales entre autres, puisque la population active diminue et que l'on risque de pénaliser les automobilistes, ce qui ne serait pas juste.

Je voterai l'entrée en matière et je vous demande d'en faire de même, contrairement à un certain nombre de parlementaires bernois.

Leuenberger-Solothurn: Auszugehen ist davon, dass Schätzungen Verkehrsentwicklungen für die Zukunft voraussagen, die allesamt auf eine erhebliche Verkehrszunahme hindeuten. Auszugehen ist ebenfalls davon, dass wir überall im Verkehrsbereich an Kapazitätsgrenzen stossen. Im Prinzip gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder schafft man neue Kapazität, oder man beginnt damit, sich ernsthaft zu

überlegen, wie man Verkehrsaufkommen einsparen könnte. Letzteres steht heute nicht zur Diskussion; heute geht es um die Schaffung neuer Kapazität. Im Prinzip gibt es zwei Möglichkeiten. Als Solothurner halte ich mir vor allem die Achse Bern-Olten vor Augen und dabei entweder Massnahmen bei der Bahn oder bei der N 1. Im Klartext: «Bahn 2000» oder eine 6spurige N 1, das ist offenbar die Frage. Ich nehme an, dass wir uns dazu ganz klar äussern müssen.

Eine Zeitlang schien es, als ob eine Variante KAP eine Chance hätte, indem man die bestehenden Bahnwege ausbauen könnte. Die Vernehmlassung zur seinerzeitigen NHT hat aber deutlich gezeigt, dass offenbar dieser KAP-Weg kein echter Weg ist. Ich bitte die Kommissionsreferenten und den Bundesrat, noch einmal zur Frage Stellung zu nehmen, inwiefern die seinerzeitige Variante KAP eine echte war. Alle meine Informationen besagen, dass es keine echte war.

Ich habe bereits ausgeführt, dass eine Verbreiterung der N 1 – diese ominöse 5. und 6. Spur – für keinen Solothurner und wohl auch für keinen Berner in Frage kommen kann. Daher sind wir bei den Neubaustrecken von «Bahn 2000». Erstaunlicherweise ist die Variante Nord recht früh unter den politischen Tisch gefallen. In meinem Kanton gibt es einige Leute, die befürchten, die Variante Nord sei deshalb so frühzeitig unter den Tisch gefallen, weil sie möglicherweise den Ausbau der N 1 beeinträchtigen könnte. Auch hierzu wird klar Stellung zu nehmen sein, inwiefern ein Zusammenhang besteht.

Wenn ich das ausgeführt habe, lande ich bei der Kommissionsvariante, und im Hinblick auf die Romandie bekenne ich, dass ich diese Variante – die Variante Süd plus und keine andere – als Verständigungslösung bezeichne und ihr auch zustimmen kann.

Zwei Sorgen möchte ich noch auf den Tisch legen. Eine betrifft die Bundesbahnen. In unserer Region hat man oft das Gefühl, dass die SBB-Leitung sich zu sehr vom Parlament hat leiten lassen, weil man da eine eiskalte, zielstrebige SBB-Führung verlangt. Wenn aber die SBB-Generaldirektoren in unsere Regionen kommen und durch unsere Obstgärten Bahnen bauen wollen, erwarten unsere Bürger einfühlsame Leute, die sich liebevoll über die Sorgen des Bürgers beugen und ihm erklären, was sie im Sinn haben.

Die zweite Sorge, über wir noch reden müssen: Wir wissen genau, dass dieser Vorlage ein Referendum droht. Ich vermute, dass uns dieses Referendum noch mehr Sorgen bereiten wird, als wir am Schluss bei unseren Abstimmungen anzunehmen geneigt sind: Ich vermute, dass die regionalen Opponenten für das Referendum die Unterschriften sammeln, die Auto- und Benzinverkäufer für die Kampagne das Geld zur Verfügung stellen werden und dass die Argumentation im wesentlichen eine finanzpolitische sein wird.

Im Zusammenhang mit der «Bahn 2000»-Abstimmung wird wohl der grösste Finanzbetrag zur Abstimmung gelangen, der jemals im Zusammenhang mit einer Volksabstimmung dem Volke vorgelegt worden ist. Im Zeitpunkt der Abstimmung wird nur noch über die 5 Milliarden geredet werden. Wir Befürworter von «Bahn 2000» haben uns diesen Fragen zu stellen und uns zu überlegen, wie wir dereinst den Referendumskampf zu führen gedenken.

Wie jedermann hier bin ich für Eintreten. Ich stimme gegen sämtliche Rückweisungsanträge. Ich stimme für die Kommissionsvariante. Ausserhalb des Kommissionspakets würde ich mir allenfalls erlauben, dem Antrag Meyer-Bern zuzustimmen, der die Bahn soweit es irgendwie möglich ist durch Tunnels führen möchte.

Schwarz: Ich möchte in der mir zur Verfügung stehenden Zeit primär auf das Finanzproblem der «Bahn 2000» eingehen. Zur sachlichen Begründung immerhin eine Bemerkung bezüglich Waldsterben und Umweltschutz. Nachdem aus der Botschaft klar hervorgeht, dass für das Konzept «Bahn 2000» die Realisierung der Neubaustrecken eine absolute Voraussetzung ist und sich der Bau bis gegen das Jahr 2000 hinziehen wird, steht fest, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Haushalt-, Gewerbe-

und Motorfahrzeugsektor rascher greifen werden, als dies bei der Bahn je möglich sein wird. Denkbar ist hingegen, dass unser Strassenetz bis gegen das Jahr 2000 derart beansprucht wird, dass ein Umsteige-Effekt aus Zweckmässigkeitsgründen an Bedeutung zunimmt und aus dieser Sicht ein vernünftiger Ausbau des Bahnnetzes sinnvoll erscheinen mag. Dass dazu eine gewisse finanzielle Vorleistung erbracht werden muss, liegt in der Natur der Sache. Ich betone aber: «Vorleistung». Nachher hat der Bahnkunde den Preis für eine für ihn zweckmässigere Transportleistung zu bezahlen.

Insofern vermissem ich eine umfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen und Massnahmen in der Botschaft, wie es das Geschäftsverkehrsgesetz vorsieht. Artikel 43 schreibt u. a. vor, dass der Bundesrat in Botschaften und Berichten die personellen und finanziellen Auswirkungen der Vorlage auf den Bund, insbesondere die Art und Weise der Kostendeckung und den Einfluss auf die Finanzplanung, die Folgekosten für Kantone und Gemeinden, die Auswirkungen auf die Wirtschaft und – soweit möglich – das Verhältnis von Kosten und Nutzen der Vorlage darzustellen habe.

Was können wir aber aus der Botschaft des Bundesrates unter dem Kapitel «Finanzielle Auswirkungen für den Bund» entnehmen? Die Finanzrechnung werde bis zum Jahr 2000 zusätzlich, d. h. zu den übrigen Defiziten der SBB, mit etwa 2,1 Milliarden Franken belastet. Inklusive die Auswirkungen der Investitionen für die Privatbahnen und die Vereina-Bahn, wo ein direkter Zusammenhang zur «Bahn 2000» bestehe, ergäbe sich eine totale Mehrbelastung von rund 2,6 Milliarden Franken.

Die Schlussfolgerung aus diesen Belastungen der Finanzrechnung – ich betone Finanzrechnung und nicht etwa Kapitalrechnung – steht in der Botschaft auf Seite 68: «Die Nettomehrbelastungen für den Bundeshaushalt müssen vorerhand als nicht finanziert gelten. Die finanziellen Perspektiven des Bundeshaushaltes reichen zwar nur bis 1989, zeigen aber für dieses Jahr bei relativ optimistischen Annahmen bereits wieder ein Defizit von 1 Milliarde Franken auf. Die Finanzlage des Bundes verschlechtert sich damit erneut zusehends und alle neuen Ausgaben werden die Fehlbeiträge zusätzlich erhöhen. Eine ausgabenseitige Kompensation auf anderen Aufgabengebieten des Bundes darf angesichts der Grössenordnung nicht erwartet werden.»

Ich möchte den Vertreter des Bundesrates anfragen, was er zu tun gedenkt, um den Vorschriften des Geschäftsverkehrsgesetzes Nachachtung zu verschaffen. Aus dem Botschaftstext müsste man entnehmen, dass der Bundesrat einfach resigniert. Mir scheint es aber unabdingbar notwendig, im gleichen Moment, wo solch enorme zusätzliche Belastungen auf den Bundeshaushalt zukommen, Vorschläge zu unterbreiten, wie der Haushaltsausgleich trotzdem innert nützlicher Frist verwirklicht werden kann. Jedes andere Verhalten ist meines Erachtens finanzpolitisch unverantwortlich, und – ich wiederhole es – gesetzwidrig. Die Zusicherung, dass der Bundesrat das Parlament periodisch über den Zwischenstand orientieren werde, ist insofern unerheblich, als beispielsweise die Aufnahme der Bauarbeiten an den neuen Geleisen zu einem späteren Zeitpunkt praktisch nicht mehr korrigierbar ist. Mit der Annahme der heutigen Vorlage ist das Parlament gebunden, ohne dass es weiss, wie der Bund die Zeche bezahlen soll.

Fischer-Sursee: Im Konzept «Bahn 2000» ist der Transitverkehr Nord-Süd leider weitgehend ausgeklammert. Das ist ein Mangel, auf den schon hingewiesen wurde. Die Kommissionen für eine neue Alpenbahntransversale ist daher zu begrüssen. Für mich steht dabei die Gotthard-Variante eindeutig im Vordergrund, weshalb ich in einer soeben eingereichten Motion konkret den Bau einer neuen Gotthard-Alpenbahntransversale Erstfeld-Biasca fordere. Mir scheint, man solle das Kind beim Namen nennen und nicht um den Brei herumtanzen.

Im Personen- wie im Güterverkehr laufen die grossen Transitströme durch die Schweiz in der Nord-Süd-Richtung. Die

Achse Basel-Mailand und Stuttgart-Zürich-Mailand über den Gotthard und die Achse Basel-Mailand über Lötschberg-Simplon spielen dabei die grösste Rolle. Mit dem beschlossenen Ausbau der BLS auf Doppelspur und dem Konzept «Bahn 2000» erhält die BLS eine kapazitätsmässige Steigerung. Hingegen erfährt die Gotthard-Linie mit der «Bahn 2000» nur eine geringfügige qualitative Verbesserung und keine namhafte Fahrzeitverkürzung. Beide Alpenlinien bleiben weiterhin ausgesprochene Bergstrecken mit Nachteilen bezüglich Geschwindigkeit, Leistungsqualität, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

In den letzten 15 Jahren hat sich der Strassentransport zwischen Nordeuropa und Italien mehr als verfünffacht, während sich der Bahntransport lediglich um 22 Prozent erhöht hat. Der Marktanteil der Bahn ist somit real gesunken. Derjenige der SBB und BLS hat sich allein von 39 Prozent auf 22 Prozent reduziert. Die Gründe dieser Entwicklung sind günstigere verkehrspolitische Rahmenbedingungen für den Strassenverkehr, laufende Verbesserungen der Infrastruktur, gute LKW-Leistungen. Vor allem der Bau der N 2 hat wesentlich dazu beigetragen und wird diesen Vorgang noch weiter fördern. Einer neuen Alpenbahntransversale mit Flachbahncharakter kommt daher entscheidende Bedeutung zu. Die Gotthardachse mit einem Basistunnel Erstfeld-Biasca bietet sich dazu als beste und schnellste realisierbare Lösung an. Sie ist die kürzeste Verbindungsstrecke aus dem norddeutschen Raum und dem Wirtschaftszentrum Ruhrgebiet über Basel nach Mailand. Sie vermag aber auch die Transportbedürfnisse aus dem süddeutschen Raum Stuttgart über Zürich-Mailand zu befriedigen.

Die im Mittelland durch die «Bahn 2000» geschaffenen Verbesserungen können mitbenutzt werden. Der Personen- und Güterverkehr auf der N 2 bringt jetzt schon – namentlich für die Gebirgstäler – eine starke Umweltbelastung. Mit weiteren, erheblichen Frequenzsteigerungen ist zu rechnen. Eine Entlastung des Strassenverkehrs auf der N 2 kann nur erreicht werden mit einer parallel zur N 2 führenden Eisenbahntransitlinie mit einer marktgerechten Leistungsqualität und ausreichenden Kapazitätsreserven.

Mit dem Gotthardbasistunnel und der damit erreichten Verkürzung der Reisezeit profitiert sowohl der durchgehende Personenverkehr Basel-Mailand als auch der innerschweizerische Verkehr Tessin-deutsche Schweiz. Nur die Variante Gotthardbasistunnel wird durch den Personenverkehr Tessin-deutsche Schweiz eine echte Alternative zum Individualverkehr auf der N 2 bringen sowie das Tessin bahnmässig qualitativ besser erschliessen.

Schliesslich kann sich die Gotthardbasistunnel-Variante zu einem nicht unbeachtlichen Teil auf bereits vorhandene Anlagen und Infrastrukturen abstützen, und der Bau ist etappierbar.

M. Rebeaud: Les écologistes sont globalement favorables au projet RAIL 2000. A titre personnel, j'ajoute qu'il est bien agréable, pour une fois, d'être en harmonie avec la majorité de ce Parlement. Nous sommes favorables pour des motifs d'ordre général et, comme le dit bien le message, en raison de l'urgence qu'il y a à transférer une partie du trafic privé sur les moyens de transport public, afin de lutter contre le déperissement des forêts, mais également pour d'autres raisons. Pour mémoire, je rappelle la diminution de l'occupation de l'espace. Pour le même nombre de kilomètres parcourus, le rail requiert six fois moins de surface que la route. En outre, il y a des raisons tout simplement humaines. Le rail tue en moyenne 50 fois moins que la route, ce qui n'est pas négligeable.

Un mot à propos des prétendus arguments écologiques qui nous ont été présentés hier notamment, et ce matin encore, par une partie des députés de l'UDC bernoise. Ils sont assez déconcertants, car ils se réfèrent effectivement à quelque 100 hectares de terres agricoles et de forêts qui seront sacrifiés à RAIL 2000. Néanmoins, il faut savoir – ce n'est pas difficile à comprendre – que six fois plus de terrains devraient probablement être utilisés dans cette même

région pour élargir routes et autoroutes si RAIL 2000 n'était pas réalisé. Je crois que cette écologie pour l'occasion n'est pas de très bonne foi. En tout cas, il est très déconcertant d'entendre ici jusqu'au représentant du gouvernement bernois, hier M. Müller, pleurer la perte possible d'une centaine d'hectares de terres agricoles, alors qu'il n'hésite pas à demander des subventions fédérales pour construire des routes occupant deux ou trois fois plus de surface agricole. Il ne s'agit pas de véritable écologie, du moins pas au sens où nous l'entendons, mais plutôt de démagogie de clocher. Nous n'avons pas à entrer en matière sur ces raisons. En revanche, il nous faut prendre au sérieux les oppositions locales puisque, comme l'a rappelé M. Schmidhaer ce matin, un certain nombre d'agriculteurs de cette région vont devoir sacrifier une partie de la qualité de leur vie, de leur tranquillité et de leur espace agricole, sans y gagner quoi que ce soit. Comme à chaque fois qu'au nom de l'intérêt général on fait subir un préjudice à quelqu'un, le Conseil fédéral, en collaboration avec le gouvernement bernois, devra calculer des dédommagements d'une manière ou d'une autre. Il n'y a rien de nouveau à inventer en la matière, car cela fait partie de nos traditions démocratiques et de notre Etat de droit. En conclusion, il n'y a aucun aspect écologique dans cette argumentation, ni aucune nécessité d'entrer en matière sur cette opposition locale. Par conséquent, nous vous suggérons de rejeter toutes les demandes de renvoi.

L'éventuel référendum qui a été agité sous forme de menace avant notre débat, est un risque pour toutes les décisions que nous prenons. Je ne crois pas qu'il serait véritablement dangereux et j'attire l'attention des personnes ayant menacé de lancer un référendum que celui-ci serait utilisé à des fins totalement différentes de celles au nom desquelles il aurait été lancé. Les gens qui donneront de l'argent pour faire une campagne contre RAIL 2000 n'ont strictement aucun intérêt à défendre une centaine d'hectares de terres agricoles et de forêts dans le canton de Berne. Ils en ont d'autres, notamment celui d'empêcher le développement du chemin de fer. Si le référendum était lancé, nous pourrions développer nos arguments de manière tout à fait honnête et avec une certaine confiance dans le peuple suisse qui n'est pas si sot. Ce sont les raisons pour lesquelles je vous recommande de ne pas céder à la peur du référendum et de ne pas prolonger la discussion. Ce ne serait qu'une perte de temps au détriment de la santé de notre population, des forêts que nous aurons de toute façon beaucoup de peine à sauver, et de l'aménagement du territoire.

Weber Leo: Ich glaube, dass es richtig ist, uns jetzt über den Stellenwert der Vorlage und der durchgeführten Diskussion Rechenschaft zu geben: Die «Bahn 2000» ist ein Programm; sie soll eine echte Konkurrenz der Eisenbahn zum privaten Verkehr, insbesondere zum privaten Automobilverkehr, darstellen. Damit stellt die «Bahn 2000» nicht einfach quantitativ 10 Prozent mehr dar als die Bahn von 1980, sondern sie entspricht einem echten Qualitätssprung. Die «Bahn 2000» ist von anderer Qualität als die heutige Eisenbahn. Es passiert hier auf dem Sektor der Eisenbahn etwas Ähnliches wie beim Bau der Nationalstrassen. Seit wir Nationalstrassen haben, ist das Strassennetz für das Automobil qualitativ wesentlich aufgewertet worden; dasselbe soll im Grunde genommen jetzt bei der Eisenbahn erfolgen. Heute ist der Grundsatzentscheid gefordert, ob wir diesen Qualitätssprung wollen oder nicht, und nichts anderes. Deshalb haben wir auch die Beschlüsse A und B zusammengelegt. Der Bundesrat hatte ursprünglich beantragt, dass wir vom Konzept «Bahn 2000» lediglich Kenntnis nehmen und dann separat die vier neuen Strecken bewilligen. Wir haben uns gesagt: Das Parlament muss nicht nur Kenntnis nehmen von dieser «Bahn 2000», sondern es muss sie bewilligen. Deshalb sehen wir jetzt einen Beschluss vor, der in Artikel 1 die Billigung und Verwirklichung der «Bahn 2000» festhält. Wichtig für diese Verwirklichung sind natürlich nach wie vor die vier Strecken, die im Beschluss ebenfalls genannt sind. Sie sind dafür eine unabdingbare Voraussetzung.

Im Grunde genommen ist es etwas bedauerlich, dass schon in der Kommission und auch heute wieder diese Streckenführung im Mittelpunkt der Diskussion stand. Natürlich ist es für die Bundesbahnen und auch für den Bundesrat wichtig zu wissen, was das Parlament über die verschiedenen Möglichkeiten denkt. Aber ich weise Sie auf eines hin, um die ganze Sache vielleicht doch etwas zu relativieren: Wir beschliessen keine konkreten Streckenführungen. Wir beschliessen weder die Variante Nord noch die Variante Süd noch die Variante Süd plus oder irgend etwas ähnliches. Wir beschliessen nur, dass im Kanal Mattstetten-Rothrist eine neue Linie gebaut werden muss. Wo diese schliesslich genau durchführt, muss nachher erarbeitet werden. Auf diesen Umstand habe ich hier hinweisen wollen.

Deshalb können wir heute auch keine Umweltverträglichkeitsprüfungen vornehmen; das kann man erst am konkreten Objekt. Daher muss man auch die Rückweisungsanträge – so gut sie gemeint sind – etwas relativieren. In einer zweiten Phase werden sie eine sehr grosse Rolle spielen, nämlich dann, wenn es an die konkrete Planung geht.

Dasselbe gilt für die Kostenfolgen. Die 5,4 Milliarden haben einen symbolischen Stellenwert. Das Schweizer Volk und wir müssen wissen, dass es bei dem, was wir bewilligen, um Milliardenbeträge geht. Aber im übrigen sagen diese 5,4 Milliarden nicht allzu viel aus. Ich sage etwas überspitzt: Diese Zahl ist nur so viel wert, als sie sicher am Schluss nicht stimmen wird. Was hier vorgenommen worden ist, sind Schätzungen. Die Annahmen, die gemacht wurden, sind heute zum schönen Teil bereits überholt. Diese Bahn wird teurer zu stehen kommen, das wissen wir heute schon. Wir haben uns auch vorgesehen, indem wir im entsprechenden Beschluss nicht nur die Teuerung vorbehalten haben, sondern auch den Planungsstand 1985. Was das Ganze am Schluss genau kostet, weiss heute noch niemand.

Die Frage der Finanzierung muss man relativieren. Wir haben in der Kommission mehrmals bei Herrn Bundesrat Schlumpf gebohrt – er wird das bestätigen müssen –, wie nun diese ganze Sache finanziert werden soll. Er und ich sind am Schluss nicht viel gescheitert geworden. Der Bundesrat hat bis jetzt keine Separatfinanzierung vorgesehen, sondern verweist auf die koordinierte Verkehrspolitik. Dort ist ein Modell entwickelt worden, das einfach erklärt: Die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind den ordentlichen Mitteln zu entnehmen. Ob das möglich sein wird, wissen wir heute noch nicht. Aber wir wissen, dass die Instrumente, um das im richtigen Augenblick in diesem Rate entscheiden zu können, sowohl im revidierten Bundesbahngesetz, das Sie in der letzten Session angenommen haben, als auch im Artikel 4 des Leistungsauftrages enthalten sind. Es ist vorgesehen, dass die entsprechenden Unterlagen den Räten mindestens zur Kenntnisnahme unterbreitet werden müssen, bevor mit der Realisierung des Projektes begonnen wird. Dort haben wir dann Gelegenheit, uns zu beiden Dingen zu äussern.

Zum Schluss: Es bleiben natürlich viele Fragen offen, so z. B. die Frage, ob der Mobilisierung- und Umsteigeeffekt, wie ihn der Bundesrat vorsieht, eintritt oder nicht. Auch die Frage, ob die Bundesbahnen dann die Eigenwirtschaftlichkeit herbeiführen können, ist offen. Das wird uns erst die Erfahrung zeigen. Vorläufig ist die «Bahn 2000» eine Glaubenssache – ich möchte mich einmal so ausdrücken – mit einem Beweisnotstand. Die Befürworter können nicht beweisen, dass die Gegner recht haben, und die Gegner können nicht beweisen, dass die Befürworter recht haben. Wir sind heute im Grunde genommen genau gleich weit wie das Parlament und das Schweizer Volk im Jahre 1897/1898 beim grossen Rückkauf der Privatbahnen und bei der Gründung der Bundesbahnen. Damals wurde sowohl im Parlament als auch beim Volk heftig darüber gestritten, ob diese Privatlinien zurückgekauft und in eine Bundesbahn gestaltet werden sollten. Am Schluss hat das Volk grossmehrheitlich dieser Bundesbahn zugestimmt, nämlich am 20. Februar 1898. Das ist ein historisches Datum. Ein Geschichtsschreiber, der diese Phase der Schweizer Geschichte etwas näher beleuchtet hat, hat meines Erach-

tens völlig richtig geschrieben: «In vielen Details täuschten sich die Leute; in der Hauptsache hatten sie aber recht.» Das erachte ich auch für unser Projekt als zutreffend.

M. Rime: Chacun reconnaît les indispensables services rendus par nos CFF. Il faut relever leur ponctualité, leur fiabilité fondées sur une gestion sérieuse et un personnel de valeur. En revanche, le réalisme n'y trouve plus son compte lorsque nous procédons à des transferts de charges, comme nous venons de le faire par le truchement d'un mandat de prestations qui ne changera rien à la réalité des déficits permanents.

Les abaissements de tarifs décidés récemment sont tout aussi illogiques. Ils ne modifieront ni les habitudes des voyageurs ni les besoins du marché. Ils constitueront tout simplement des pertes supplémentaires.

Aujourd'hui, nous examinons le projet RAIL 2000 en admirant le bel enthousiasme général avec lequel on envisage la modernisation du réseau ferroviaire suisse. On s'en réjouit surtout pour certaines régions qui étaient défavorisées jusqu'ici. Mais on est d'autant plus surpris de constater qu'un projet, qui probablement coûtera finalement plutôt 10 milliards que de 5, soit présenté sans que soit précisé comment le financement sera assuré. Il semble que l'on ne s'est pas davantage soucié d'un budget concernant le fonctionnement futur et sa rentabilité. Il serait pourtant indispensable d'apprécier les incidences sur l'amélioration de la rentabilité ou sur l'aggravation des déficits.

Les usagers de la route craignent donc qu'ils ne soient finalement appelés à payer la facture et à couvrir des déficits encore plus lourds. En effet, on a souvent fait allusion à l'utilisation des taxes routières et autres impôts sur les carburants qui seraient augmentés ou détournés de leur but réel qui reste l'amélioration et l'entretien du réseau routier. Ce serait le comble pour les transporteurs routiers qui sont complémentaires par rapport aux chemins de fer mais souvent leurs concurrents.

Cette façon de faire constituerait aussi une charge supplémentaire importante pour toute l'économie suisse dont la compétitivité est de plus en plus faible.

C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de nous renseigner à temps sur le financement et les prévisions de rentabilité et de rassurer aussi les usagers de la route et les transporteurs en particulier.

Zwygart: Die «Bahn 2000» ist ein Konzept. Ob dieses Konzept zu einem grossen Wurf wird, ist fraglich, weil in mancher Hinsicht viele Gegebenheiten stark einengend sind. Schon die Entscheide hier im Rat werden aber eine gewisse Wegweisung mit sich bringen.

Als Berner – ohne Antragsteller zu sein – fällt mir in der jetzigen Debatte einiges auf.

1. Mich freuen an und für sich vor allem die Unmutsäusserungen aus bäuerlichen Kreisen, die ihren Ausdruck finden im bunten Strauss gerade der Berner Anträge. Wie ernst es den Antragstellern ist, kann man auch anderweitig erkennen. Ich denke an die noch fällige, erneute Abstimmung über die N 4 im Knonauer Amt, denn auch da würde Boden verschlungen, Kulturland erster Qualität.

Eine moderne, zukunftsweisende Eisenbahn soll möglichst umweltschonend angelegt werden. Das ist ein Gebot der Zeit, und ich möchte mithelfen, das zu realisieren.

2. Wir müssen uns aber ebenso zum Grundsatz – als Konzept – bekennen. Gerade wir Berner sollten an unsere eigene Staatsbahn, die BLS, denken. Die Lötschberg-investitionsmillionen werden nur voll genutzt, wenn auch die Zubringer genügen, besonders auch im Güterverkehr. Der Druck für eine weitere Alpenachse ist mir nur zum Teil verständlich, solange die Lötschberg–Simplon-Linie nicht ausgelastet ist.

Eigentlich dürfte man von Berner Regierungsvertretern ein mutiges Bekenntnis zur BLS und damit zur «Bahn 2000» erwarten. So war es ja auch in der Vernehmlassung des Kantons Bern zu lesen. Die «Bahn 2000» hat eine eindeutig europäische Dimension. Die Ankoppelung oder Abkoppe-

lung ist hier in der Schwebe. Das darf keinesfalls von einer örtlichen Opposition abhängig sein. Für mich ist der Grundsatz jetzt entscheidend: Wir dürfen kein Stückwerk beschliessen. Im Gegensatz zur NHT ist die «Bahn 2000» ja auch flächendeckend ausgelegt.

Wenn wir einen attraktiven öffentlichen Verkehr mit einem möglichst dichten Netz in allen Regionen wollen, ist die Grundvoraussetzung eben eine gute, schnelle Basisverbindung. Die attraktive Alternative zum Individualverkehr, dem wir so viel Land geopfert haben, ist hoffentlich im Grundsatz nicht mehr so umstritten. Aber wir brauchen jetzt einen Beschluss, wie er im Antrag der Kommission vorliegt.

Dass auch eine Eisenbahn eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu durchlaufen hat, ist bestimmt richtig. Was wir von den anderen Verkehrsträgern erwarten, darf auch vom schienengebundenen Verkehr verlangt werden. Hier ist aber leider offensichtlich bei den planerischen Behörden zuwenig getan worden. Ich hoffe, dass das in sinnvoller Art und Weise nachgeholt wird.

Ein letzter Punkt: Bern versteht sich als Brücke zwischen Deutsch und Welsch. Die Integration von Biel ist ein Fixpunkt. Durch die Variante Süd plus wird dem Rechnung getragen. Die Bereitstellung der Infrastruktur für einen modernen Schienenverkehr mit Neubaustrecken ist ein wichtiger Bestandteil dieser Brückenfunktion.

So stimme ich als Berner den Anträgen der Kommission inklusive der Motion zu und bin für Eintreten.

Wellauer: Häufigere Verbindungen, verkürzte Reisezeiten, bessere Anschlüsse und zusätzliche Dienstleistungen sollen mithelfen, das Angebot der Schweizer Bahnen nicht nur für die Grossstädte, sondern auch für alle Regionen unseres Landes attraktiver zu gestalten. Es soll erreicht werden, dass sich die Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse wieder zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschiebt.

Ich bin überzeugt, dass dieses Konzept mit seinen Zielsetzungen und Massnahmen richtig ist. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird marktbezogener verbessert und gestärkt. Wenn aber mit der «Bahn 2000» die angestrebte Zielsetzung erreicht werden soll, muss dieses Leistungsangebot auf der ganzen Landesfläche zum Tragen kommen. Nur so kann das unbestritten notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Vom Angebot der häufigeren Verbindungen von Intercity- und Schnellzügen im Halbstundentakt profitieren, wie seinerzeit beim Projekt Neue Haupttransversale, die grossen Zentren unseres Landes, weniger die Randregionen. So ist z. B. der Kanton Thurgau gemäss Anhang 2 der Botschaft des Bundesrates nicht an den Halbstundentakt angeschlossen, und dies obwohl der Intercity-Zug von Genf über Neuenburg–Biel–Olten–Zürich bis Romanshorn geführt wird. Ich gehe davon aus, weil es sich vorerst um ein Konzept handelt – ein Konzept ist ja im wörtlichen Sinn ein Entwurf oder – wie Herr Leo Weber sich ausgedrückt hat, ein Programm –, dass bis zur Verwirklichung der «Bahn 2000» noch Modifikationen möglich sind. Die Thurgauer Deputation meldet heute schon das Begehren an, dass unser Kanton mindestens bis Weinfelden am Halbstundentakt angeschlossen wird. Dies wird mit der Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur technisch und zeitlich möglich werden.

Auch die Randregionen müssen eben häufiger und rascher mit der übrigen Schweiz verbunden sein. Der Finanzierungsaufwand für die «Bahn 2000» ist beträchtlich und wird bis zur Fertigstellung in zehn bis zwölf Jahren die 10-Milliarden-Grenze erreichen. Wie diese Mittel eines Tages aufgebracht werden sollen, ist heute noch nicht ersichtlich. Verschiedene Votanten haben schon auf diesen Umstand hingewiesen. Aber eines ist sicher: Zur Finanzierung dieser Aufwendung werden dannzumal nicht nur die grossen Zentren aufkommen müssen, sondern man wird auch von den Randregionen ihren Obolus erwarten.

In diesem Sinne sind auch die berechtigten Forderungen der Randregionen angebracht. Ich erwarte von Herrn Bundesrat Schlumpf heute keine definitive Zusage, da es sich ja vorerst um einen Entwurf oder um ein Programm handelt,

aber doch, dass dieses Begehren der Randregionen ernsthaft geprüft wird.

Ich bin für Eintreten und Ablehnung der Rückweisungsanträge.

Ammann-St. Gallen: «Bahn 2000» scheint, anders als die seinerzeitige NHT, bestens geeignet, unsere heutigen und künftigen Verkehrsprobleme auf humanere, umwelt- und landschaftsschonendere Weise lösen zu können. Mit der Integration des Regionalverkehrs und ländlicher Zentren in das Netz der Städteschnellzüge wird der dezentralen Struktur unseres Landes wesentlich besser Rechnung getragen. Der Aufbau einer attraktiven Transportkette von Haus zu Haus ermöglicht erstmals eine erfolgversprechende Alternative zum weiteren Wachstum des energiefressenden, umwelt- und landschaftszerstörenden und oft geradezu menschenfeindlichen Strassenverkehrs. Vergessen wir nicht, dass die Bahnen, ja der gesamte öffentliche Verkehr, heute stets an der optimalen zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Autos gemessen werden. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, sämtliche Rückweisungsanträge abzulehnen und den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Die Opposition ist mit ihren zahlreichen Rückweisungsanträgen im Begriffe, diese Gesamtschau wegen kurzsichtiger lokalpolitischer und wahltaktischer Ueberlegungen zu verlieren. Die Schöpfer stets neuer Varianten zur Schonung wertvollen Kulturlandes scheinen wenig glaubwürdig. Sie sind oft identisch mit jenen, die ihr Land in der Vergangenheit klaglos dem Nationalstrassenbau geopfert und bei der kürzlichen Ueberprüfung der Nationalstrassenteilstrecken der Endlösung in Asphalt und Beton völlig unkritisch zugestimmt haben.

Die Umweltverbände, denen ich teils selber aus Ueberzeugung angehöre, stehen am Scheideweg. Sie haben die Wahl zwischen einem doch recht wohlgenährten, realpolitischen Spatz in der Hand und einer fundamentalistischen Taube auf dem Dach. Sie müssen sich darüber klar werden, was die Fortdauer des Status quo bedeutet. Da geschieht nämlich nicht einfach nichts. Das bedeutet die Fortdauer des Strassenbaus (N 1 auf 6 Spuren, zweite Röhre am Gotthard usw.) und damit eine Vergrösserung der Wettbewerbsvorteile der Strasse. Statt weiterhin irgendwelchen Ideallösungen nachzuträumen, plädiere ich demgegenüber für eine Koalition der Vernunft, die das politische Machbare realisiert und damit auch noch künftigen Generationen gewisse Wahl- und Lebensmöglichkeiten offenlässt.

«Bahn 2000» ist vielleicht die letzte Chance, unser Bahnnetz noch einigermaßen intakt ins nächste Jahrtausend zu retten. Wir sind dabei auch auf die Unterstützung jener angewiesen, die heute noch nicht einsehen wollen, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels künftig nicht mehr überall und jederzeit garantiert werden kann. Die jahrzehntelange verantwortungslose Volksverführung zur Mobilität kann eben nicht kurzfristig rückgängig gemacht werden. In einer Demokratie kann die Mehrheit nicht zu ihrem Glück gezwungen werden. Es braucht nebst tragfähigen Alternativen («Bahn 2000»), guten Argumenten und dem persönlichen Beispiel vor allem eine nachhaltige Anstrengung aller streitbaren und einsichtigen Demokraten in diesem Lande. Zum Schluss erlaube ich mir, noch eine Frage aufzuwerfen, die für uns Ostschweizer von vitaler Bedeutung ist und die für uns auch in einer späteren Referendumsabstimmung eine wichtige Rolle spielen könnte: Aufgrund der Netzgrafik der IC- und Schnellzüge von «Bahn 2000» musste ich feststellen, dass dieses ausgeklügelte Knotenkonzept mit Fahrzeiten von knapp unter einer Stunde ausgerechnet zwischen Zürich, St. Gallen und Sargans nicht voll zum Tragen kommt. Trotz Neubaustrecke vor Winterthur betragen die Fahrzeiten von Zürich nach St. Gallen 67 Minuten für Schnellzüge, 63 Minuten für IC-Züge und nur für die nicht stündlich verkehrenden internationalen Züge nach München 58 Minuten. Die Schnellzüge von Sargans nach St. Gallen benötigen ebenfalls 62 Minuten. Damit ist nicht nur die sogenannte «Vollspinne» beim Anschlussknoten

St. Gallen in Frage gestellt; die gestaffelten Ankunftszeiten der erwähnten Züge scheinen zudem die Koordination mit den Regionalzügen der SBB, der BT, der Appenzeller Bahnen und mit den Busbetrieben zu erschweren.

Nach der Einbindung der Jurasüdfuss-Linie ins Konzept von «Bahn 2000» droht also einmal mehr alle die Ostschweiz beinahe leer auszugehen. Deshalb bitte ich Herrn Bundesrat Schlumpf um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche finanziellen Folgen hätte ein weitergehender Ausbau der Strecke Zürich–St. Gallen, der allein den Vollausbau des Knotenpunktes St. Gallen ermöglichen würde?
2. Welche betrieblichen und fahrplantechnischen Konsequenzen hätte ein Verzicht auf diesen Ausbau?
3. Kann mit betrieblichen und fahrplantechnischen Massnahmen der Schaden einigermaßen in Grenzen gehalten werden?
4. Wie kann das St. Galler Rheintal optimal an das IC-Schnellzugnetz angekoppelt werden, allenfalls mit Verlängerung dieser IC-Züge bis Rorschach?
5. Wäre man bereit, falls betriebliche und fahrplantechnische Massnahmen nicht ausreichen würden, gemäss Botschaft (S. 78) mit «punktuellen kleineren Netzverbesserungen» die schwierige Situation beim Anschlussknoten St. Gallen bestmöglich zu regeln?

Müller-Wilberg: Noch selten hat ein Bericht im Vorfeld der parlamentarischen Beratung so viel Gesprächsstoff geliefert wie gerade das Konzept «Bahn 2000». Dass etwas für den öffentlichen Verkehr getan werden muss, darin sind wir uns hier im Saal einig; doch an der Frage wo und wie scheiden sich unsere Auffassungen.

«Bahn 2000» stellt die Netzwirkung des öffentlichen Verkehrs ins Zentrum der bahnpolitischen Bemühungen unseres Landes. Das Angebot soll dahingehend verbessert werden, dass, aufbauend auf dem Stundentakt, landesweit Verbindungen und Umsteigebeziehungen erleichtert, zeitsparender und komfortabler gestaltet werden. Es soll daher rascher, häufiger und direkter gefahren werden. In den Verknüpfungspunkten der nationalen und regionalen Netze sind wartzeitfreie Anschlüsse in allen Richtungen zu gewährleisten.

Umstritten im ganzen Konzept ist vorab die Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist. Die Verkehrskommission hat sich alle Mühe gegeben, Ihnen bei den verschiedenen Variantenvorschlägen die bestmögliche Linienführung vorzuschlagen. Der klare Entscheid dieser Kommission soll für den Rat wegweisend sein. Wir wissen, dass ein Verzicht auf den Ausbau der Neubaustrecken zwischen Basel und Bern den Zubringer zum Gotthard sterben liesse und damit die Totgeburt der «Bahn 2000» eingeleitet würde.

Hundert Hektaren Kulturlandverlust bei der umstrittenen Linienführung sind auch für mich ein harter Brocken; doch müssen wir nüchtern feststellen, dass ohne Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr schon bald der Ruf nach zusätzlichen Spuren auf unseren Autobahnen laut würde und dannzumal der Landbedarf weit höher wäre. Allein der Bau von 15 km neuer Autobahn würde die doppelte Landfläche der umstrittenen Neubaustrecke fordern. Wir wissen auch, dass in unserem Land jährlich rund 2000 ha gutes Kulturland für Strassen und Bauten geopfert werden müssen. Es ist mir bewusst, dass die Landwirte, welche vom neuen Bahnkonzept betroffen werden, darunter schwer zu leiden haben.

Für den Bund gilt es daher, die Entschädigungsfrage grosszügig zu lösen, beim Land nach Möglichkeit Realersatz zu leisten und sich für die Erhaltung der betroffenen Betriebe einzusetzen. Ich denke vor allem an die Erteilung von Zuatzkontingenten bei limitierten Flächen bzw. Produkten. Nach meiner Auffassung muss sich eine Sonderkommission mit diesen Fragen befassen.

Bei der Erarbeitung der Ausbauprojekte ist den Anliegen der Landwirtschaft Rechnung zu tragen, und sie sollen in die Entscheidungen mit einbezogen werden. Es ist mir zudem ein besonderes Anliegen, dass die Ersatzaufforstung für die 30 ha Wald auf ein Minimum beschränkt und nicht auf

gutem Kulturland vorgenommen wird. Bei der Revision des Forstgesetzes werden wir auf diesen Punkt zurückkommen. Im übrigen habe ich Vertrauen in die Organe, die sich mit den weiteren Planungsarbeiten befassen und dem Umweltschutz grosse Priorität einräumen. Ich bitte Sie deshalb, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Mme Vannay: «Une nouvelle offre ferroviaire qui vise à influencer en faveur du rail la répartition du trafic, doit présenter des avantages notables pour toutes les régions du pays, urbaines et rurales, ainsi qu'aux usagers actuels et futurs.»

Comment ne pas souscrire entièrement à cette déclaration du Conseil fédéral contenue dans le message sur le projet RAIL 2000? En effet, s'il est un souci tout à fait légitime, c'est bien celui de voir chaque région du pays bénéficier de transports publics performants et suffisamment attrayants pour dissuader les usagers d'utiliser d'autres moyens de transport moins favorables au milieu ambiant et moins économiques sur le plan énergétique.

Si je partage tout à fait cette vision des choses, je ne peux m'empêcher de douter de ses chances de concrétisation en ce qui concerne toute la région desservie par la ligne du Simplon. En effet, cette ligne semble être réduite, dans le texte du rapport, au Lötschberg-tunnel du Simplon, avec encore le tronçon Salquenen-Loèche. C'est oublier que la ligne du Simplon intéresse toute la Suisse romande, du pied du Jura au bassin lémanique, en remontant le cours du Rhône avant de passer la frontière italienne. C'est oublier aussi l'importance internationale qu'a cette ligne et qu'il est urgent de développer à nouveau, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. On ne saurait rater la chance qui s'offre à nous avec des TGV français en gare de Genève et de Lausanne, ou avec un Pandalino en gare de Domodossola et qui pourraient fort bien emprunter notre réseau et redonner vie et dynamisme à ce qui fut un maillon très important sur le parcours Paris-Milan. Encore faut-il le vouloir en Suisse romande et à Berne. Encore faut-il le susciter à Paris et à Rome, et pour cela des négociations tripartites doivent absolument se mener fermement avec aussi, à la clé, l'amélioration sensible de la voie sur une bonne partie de sa longueur. Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez déjà été interpellé dans ce sens, et j'aimerais que vous nous apportiez à ce sujet des renseignements qui ne se trouvent malheureusement pas dans le message.

De plus, la ligne du Simplon dessert de nombreux chemins de fer privés, tant dans le canton de Vaud que dans celui du Valais. Aujourd'hui que cette ligne aboutit à l'aéroport de Genève-Cointrin, ne serait-il pas grand temps de dynamiser et d'offrir aux usagers de nouvelles prestations, surtout pour le trafic touristique? Il est des voyageurs qui choisiraient d'aller à Zermatt, à Orsières, au Châtellard ou à Chamonix, à Champéry, à Bretaye, à Laysin, dans l'Oberland bernois ou ailleurs, en train. Aussi conviendrait-il de mieux intégrer ce trafic régional et de prendre toutes mesures utiles d'exploitation, voire de construction, pour favoriser l'apport de la ligne du Simplon au trafic ferroviaire régional.

En dernier lieu, vous me permettez de rappeler à votre bon souvenir la ligne du Tonkin qui, si elle ne va pas, comme son nom l'indique, jusqu'en Chine lointaine, mérite néanmoins que l'on s'en préoccupe sérieusement, car il faut à tout prix que l'on rétablisse au moins les prestations qui étaient les siennes, il y a quelques années encore, entre Saint-Maurice et Saint-Gingolph. De plus, la Confédération pourrait, là encore, jouer un rôle non négligeable auprès de la France, pour remettre en service la voie de ce Tonkin entre Saint-Gingolph et Evian, et rouvrir la ligne de Genève à Saint-Maurice, en passant par Annemasse et Evian. Il y a là un potentiel économique et touristique important pour tout le Chablais savoyard, vaudois et valaisan, et le projet RAIL 2000 doit être l'occasion pour nous de repenser nos solidarités et nos complémentarités régionales et transfrontalières. Le bassin lémanique et le Valais méritent aussi notre attention dans la planification du chemin de fer de l'an 2000.

Bremi: In diesem Jahr werden vier Geschäfte in den eidgenössischen Räten besprochen, die alle unsere Bahnen betreffen. Es sind dies das Projekt «Bahn 2000», die zweite Serie des Leistungsauftrages, der Vereinatunnel und die Tarifverbilligungen. Unter diesen vier Vorlagen halte ich das Projekt «Bahn 2000» für das beste, zukunftsorientierteste und – von der Systematik der Förderung des öffentlichen Verkehrs her betrachtet – zweckmässigste und die Tarifverbilligung für das schlechteste. Darf ich kurz begründen, warum ich das Projekt «Bahn 2000» als richtig erachte?

1. Gegenwärtig, in den letzten Jahren und wohl auch noch in den nächsten, entscheidet nicht der Preis, sondern die Leistung über die Wahl des Verkehrsmittels. Der Beweis dafür ist einfach zu erbringen: Auch wenn der Benzinpreis um 50 Prozent steigt oder fällt, beeinflusst das den Benzinkonsum überhaupt nicht. Es gibt in der Schweiz wohl kaum ein Produkt, bei dem Preissteigerungen oder Preisminierungen von 50 Prozent überhaupt keinen Einfluss auf den Verbrauch haben. Man kann daraus schliessen, dass für die Wahl des Verkehrsmittels im Moment kaum der Preis, sondern die Leistung des angebotenen Verkehrsmittels entscheidend ist.

2. Das Auto hat denn auch gegenüber der Bahn gewonnen, obwohl das Auto und der Autobetrieb teurer geworden sind. Das Auto hat nicht gewonnen, weil es billiger geworden ist, sondern weil die Leistung gestiegen ist. Wir schliessen daraus, dass wir alle unsere Mittel dafür einsetzen sollten, die Leistung der Bahn zu verbessern, und nicht dafür, den Preis zu senken. Deshalb auch die Projekt-Hierarchie, die ich am Anfang erwähnt habe. Hier investieren wir für eine nächste Generation. Mit den Preissenkungen haben wir seinerzeit Mittel eingesetzt, um die Bahn billiger zu machen; das war meiner Meinung nach populär, aber langfristig falsch. Hier sind wir am richtigen Punkt.

3. Nicht jede Investition in die Bahn ist gut. Unter Politikern darf ich hier sicher sagen: Wir sollten mit unserer Verkehrspolitik nicht unsere Bürger erziehen wollen. Die Schweizer lassen sich von uns Parlamentariern nicht gern erziehen. Wir müssen unsere Bahnen – auch die Linienführungen – am Markt messen, nicht an Ideologien. Linien müssen dort gebaut werden, wo der Verkehr ist, nicht dort, wo sie niemanden stören.

Orientieren wir uns also für unsere Bahnen und deren Linienführung am Markt und nicht an Ideologien.

4. Die Bahnen 1986 sehen noch recht ähnlich aus wie die Bahnen vor fünfzig Jahren, 1936. Ganz im Gegensatz dazu hat sich der Unterschied in der Autokonstruktion in den letzten zehn Jahren mehr verändert als bei den Bahnen in fünfzig Jahren. Ich schliesse daraus, dass die technische Entwicklung bei der Bahn sehr langsam vorangegangen ist, und dass wir erwarten dürfen und fördern sollten, dass auch technische Entwicklungen und konzeptionelle Änderungen im öffentlichen Verkehr rascher voranschreiten als das in den vergangenen fünfzig Jahren der Fall war. Wir leben immer noch ein bisschen im Verhaltensschnörkel, dass sich eine Bahn so zwischen Bach und Landstrasse durchschlängelt, und dass alle Stunden eine Lokomotive mit fünf angehängten Wagen über die Schienen bummelt. Diese Vorstellung der Eisenbahn stammt vom Anfang dieses Jahrhunderts; es ist aber nicht die Vorstellung am Ende dieses Jahrhunderts. Wir sollten also mehr Phantasie, mehr technische Intelligenz in die Entwicklung der Bahnen stecken, auch da langfristig investieren, nicht kurzfristig verbilligen.

5. Das Projekt «Bahn 2000» hat Reaktionen ausgelöst. Gegen eine Reaktion setze ich mich hier zur Wehr. Ein Autoverband hat sich ganz entschieden gegen dieses Projekt gewandt mit dem Argument, «Bahn 2000» sei wieder ein Projekt gegen das Auto. All jene, die immer wieder solche Gelegenheiten benützen, um den Graben zwischen der Strasse und der Schiene zu vertiefen, weise ich darauf hin, dass die Bahnbenützer die gleichen Menschen wie die Strassenbenützer sind. Wir alle sind sowohl Bahn- wie Strassenbenützer, wenn auch die Verbände separiert sind.

Ich wäre sehr froh, wenn wir einmal Vorbild sein und diesen Graben zuschütten könnten. Es wäre auch schön, wenn die

beiderseitigen Verbände – denen wir ja alle angehören – eine gemeinsame Verkehrspolitik anstelle der getrennten Bahn- und Strassenverkehrspolitik betreiben würden. Es ist eine Aufgabe der Politik, diese beiden Interessen zu verbinden. Es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass wir auch mit den Verkehrsverbänden gelegentlich zu einer gemeinsamen Investitionspolitik finden.

Humbel: Ich spreche hier vom Kanton Aargau einerseits und zum Mehrstromverbrauch andererseits.

Naturgemäss kämpft ja jeder Parlamentarier auch für seinen Kanton. Ich stehe also als Aargauer hier am Podium. Ich hoffe sehr, dass der Kanton Aargau auch mit der «Bahn 2000» nicht zum reinen Durchfahrtskanton abgestempelt wird, sondern dass wir Aargauer auch innerkantonal dank einer grösseren Attraktivität der SBB von der «Bahn 2000» profitieren können.

Herr Bundesrat Schlumpf ist die Stellungnahme der aargauischen Regierung sicher sehr genau bekannt. Ich möchte hier die zehn Thesen, die die aargauische Regierung aufgestellt hat, nicht wiederholen. Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf höflich, bei der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» auch unserem Kanton die notwendige Beachtung zu schenken, einem Kanton, der immerhin wirtschaftlich der drittstärkste unseres Landes ist. Es wäre wirklich hervorragend, wenn alle zehn Thesen der aargauischen Regierung realisiert werden könnten. Man muss ja im Leben immer einem Ideal nachstreben. Im übrigen darf ich hier auch auf die zwei Vorstösse von Herrn Ständerat Binder und unseres Kollegen Chopard hinweisen.

Zum Mehrstromverbrauch: Mit den Ausführungen bezüglich Energieverbrauch in der bundesrätlichen Botschaft auf den Seiten 54 und 55 fehlt mir ein wichtiger Punkt, nämlich der Hinweis, wo eigentlich das Konzept «Bahn 2000» den Mehrstrom hernehmen will. Es ist auch mir bekannt, dass die SBB einer der grössten Stromproduzenten in der Schweiz sind. Ich stelle deshalb Herrn Bundesrat Schlumpf die Frage, ob bei den SBB auch ein Konzept besteht, wie der Mehrbedarf an Strom gedeckt werden soll? Herr Kollege Geissbühler hat gestern kurz darauf hingewiesen. Sollen zum Beispiel bestehende Wasserkraftwerke erweitert, ausgebaut oder sogar neue erstellt werden? Mit der Kernenergie könnten wir selbstverständlich auch einiges des Mehrbedarfes decken. Oder wird der Mehrstrom nur mit zusätzlichen Beteiligungen abgesichert?

Ich bin ein Gegner eines möglichen Stromspargesetzes. Deshalb stelle ich eine weitere Frage: Würden die SBB und die Privatbahnen bei Inkrafttreten eines eidgenössischen Stromspargesetzes auch beeinträchtigt werden? Wir fänden hier bereits einen Zielkonflikt, ja geradezu einen Widerspruch: einerseits Förderung des öffentlichen Verkehrs, andererseits Stromsparen. Fragen über Fragen auch in diesem Punkt.

Herr Bundesrat Schlumpf, Sie sind ja nicht nur Verkehrsminister, Sie sind auch ein sehr guter Energieminister. Ich will zwar hier keine Energiedebatte heraufbeschwören, diese kommt ja ohnehin in den nächsten Tagen. Ich bitte Sie aber dennoch, Herr Bundesrat Schlumpf, zum Problem Energie kurz Stellung zu nehmen und die gestellten Fragen zu beantworten.

Auch wenn ich jetzt kritische Fragen gestellt habe, Herr Bundesrat Schlumpf, Sie können sicher sein: ich stehe voll hinter der «Bahn 2000».

Seller: Als Eisenbahner kann man am Konzept «Bahn 2000» eigentlich nur Freude haben. Hier liegt endlich ein Vorschlag auf dem Tisch, mit dem der öffentliche Verkehr wirklich gefördert und die Umwelt wirkungsvoll geschont werden kann. Dem Bundesrat und den Verantwortlichen der Eisenbahnen gebührt dafür Dank und Anerkennung; Dank und Anerkennung für die Initiative, aber auch für die Phantasie. Das einzige, was man bedauern muss, ist, dass dieses Konzept erst so spät kommt.

Bundesrat und Kommission haben dieses Geschäft sehr sorgfältig vorbereitet. Wäre in den letzten 20 bis 30 Jahren

beim Strassenbau mit der gleichen Skepsis und mit der gleichen Sorgfalt vorgegangen worden, wie sie heute bei diesen Neubaustrecken angewendet werden, wäre die Schweiz sicher von manchem katastrophalen Strassenprojekt verschont geblieben.

Hauptdiskussions- und Streitpunkt bildet vor allem die Variante auf der Strecke im Berner Mittelland. In bezug auf diesen Variantenstreit hätte ich eine Frage an den Herrn Bundesrat: Auf welche Bestimmung stützt der Bundesrat seine Meinung, dass (ich zitiere die Botschaft) «ein blosser Grundsatzentscheid nicht genügt; auch die Linienführung ist vom Parlament festzulegen»? Der entsprechende Bundesbeschluss wird auf Artikel 2 und 7 des Gesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen gestützt.

In der Botschaft vom 24. November 1936 zu diesem SBB-Gesetz lese ich zu Artikel 2: «Die Aufgabe des heutigen Gesetzgebers kann nur noch darin bestehen, den Weg anzugeben, auf dem derartige Operationen» (gemeint sind Rückkauf und Bau neuer Linien) «zustande kommen sollen, nämlich denjenigen eines Bundesbeschlusses mit Referendumsvorbehalt. Das übrige muss der Zukunft und der Entscheidung im einzelnen sich bietenden Fall überlassen werden.» Der damalige Gesetzgeber von 1936 wollte also nur, dass Neubaustrecken dem Referendum unterstellt werden.

Ich teile hier die Meinung von Kollege Nussbaumer, dass nicht jeder Meter dieser Strecke durch das Parlament festgelegt werden muss; das Parlament ist nicht Plangenehmigungsstelle.

Es ist es übrigens auch nicht, wenn es hier um eine neue Konzession gehen würde. Ich wehre mich ein wenig dagegen, dass man so interpretiert, mit dem Beschluss zu dieser Neubaustrecke von Mattstetten nach Rothrist sei gleichzeitig die entsprechende Variante beschlossen.

Ich bin nicht überzeugt, dass die Kommission mit der Zusammenlegung der Beschlüsse A und B das Ei des Kolombus gefunden hat. Eines ist klar: ohne Neubaustrecken keine «Bahn 2000». Legen wir nur die Neubaustrecken dem Volk zum Entscheid vor – und zwar nur diese Neubaustrecken, nicht auch das Konzept –, dann würde das erstens dem Gesetz entsprechen, und bei einer allfälligen Ablehnung wäre es wesentlich leichter, die entsprechenden Gründe auszumachen; man hätte zusätzlich noch die Option, eine andere Linienführung zu wählen, ohne gleich das Ganze und damit vermutlich auch die Zukunft der Eisenbahn beerdigen zu müssen. Auch zu dieser Zusammenlegung würde mich die Meinung des Bundesrates interessieren.

Zum Schluss: Wir haben ein hervorragendes Angebot der Bahnen; ob es genützt wird, ist eine andere Frage, denn – und das tut mir speziell weh – der Strassenbau geht untermessen unvermindert weiter, womit der Erfolg dieses Konzeptes eher fraglich wird. Der Bundesrat sollte sich wirklich nochmals gründlich überlegen, ob er das Nationalstrassennetz wie vorgesehen mit aller Gewalt fertigbauen will, oder ob man nicht zuerst die Erfahrungen mit dem neuen Konzept «Bahn 2000» abwarten sollte.

M. Clivaz: RAIL 2000 n'est pas une création fantaisiste destinée à embellir le paysage helvétique. Le projet est le fruit d'une réflexion profonde de gens qui veulent contribuer à la solution des problèmes de transport qui se posent à notre pays. Or, il est urgent d'agir si l'on veut éviter une extension illimitée du réseau routier et réduire les nuisances du trafic individuel qui a déjà fait tant de mal à l'environnement et tué tant de personnes.

Un seul moyen nous reste pour atteindre ces objectifs, c'est celui de promouvoir les transports publics. Mais cela n'est possible que si le réseau ferroviaire est amélioré et modernisé car dans son état actuel, ce réseau, qui a été construit il y a plus d'un siècle, ne peut plus soutenir la concurrence du trafic routier. Il doit être rajeuni, adapté aux besoins de notre temps sans quoi tous les efforts qui peuvent être entrepris, dans le domaine des tarifs notamment, demeureront vains. Les dirigeants des CFF ont dit qu'il n'y avait pas de promotion efficace des transports publics sans RAIL 2000. Je crois

qu'ils ont raison. M. Bremi avait aussi raison lorsqu'il a dit que le rail devrait bénéficier des progrès de la technique comme l'a fait la route au cours des dernières décennies. Tout a été dit en ce qui concerne le choix des variantes entre Mattstetten et Olten. Je n'allongerai donc pas sinon pour souligner que le tracé choisi par la commission tient compte en particulier des vœux émis de manière pressante par la Suisse romande qui voit, dans la variante Sud-Plus, la possibilité de revaloriser la ligne du pied du Jura. C'est un vœu, je crois, tout à fait justifié. La Suisse romande ne doit pas se considérer comme négligée dans ce projet de RAIL 2000. RAIL 2000 d'ailleurs vise, si l'on regarde les choses d'un peu plus près, à étendre à l'ensemble du pays un système comparable à celui qui existe dans les grandes agglomérations. Tout le monde, et je l'ai constaté avec satisfaction en tant que cheminot, s'est déclaré jusqu'ici partisan du projet. Cependant certains orateurs ont ajouté un mais à leur oui qui m'inquiète. Je ne mets pas en doute leur sincérité mais je ne peux m'empêcher de penser qu'ils font, peut-être involontairement, en définitive, le jeu de ceux qui sont opposés à toute nouvelle politique des transports dans notre pays.

Nous ne pouvons pas nous permettre de continuer à discuter sur le choix des variantes alors que l'évolution du trafic exige impérativement des mesures immédiates.

Notre conseil est certainement en mesure de prendre une décision sur la variante qui a été choisie par la commission après un examen approfondi. Nous ne devons pas donner l'image d'un pays qui n'est plus capable de résoudre les grands problèmes de notre époque parce que les intérêts particuliers et régionaux ont la priorité sur l'intérêt général. Si nous continuons de discuter au lieu de décider, il nous faudra non plus parler de RAIL 2000 mais de RAIL 3000.

Il ne s'agit pas, en adoptant le projet de RAIL 2000, de tuer l'automobile et le trafic individuel mais d'améliorer les transports en commun afin d'accroître leur attractivité et d'engager un plus grand nombre de personnes à choisir le train et les autres moyens de transport public plutôt que la voiture. Je suis d'accord, pour une fois, sur ce point avec M. Aliesch d'autant plus qu'en choisissant les transports publics, on peut économiser de l'énergie – ces économies qui feront du reste l'objet de nos réflexions ces prochains jours.

Permettez-moi, pour terminer, de souligner un aspect qui n'a pas été évoqué jusqu'ici mais qui ne saurait être négligé. Je veux parler des retombées industrielles du projet. RAIL 2000 pourra en effet relancer notre industrie du matériel ferroviaire, secteur qui ne demande sans doute qu'à pouvoir innover afin d'être mieux en mesure de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux.

C'est pour moi une raison supplémentaire de voter l'entrée en matière et de rejeter les propositions de renvoi.

Fehr: Die Vertreter der Regionen im Jura und am Jurafuss haben bei zahlreichen Gelegenheiten zum Ausdruck gebracht, dass ihre Gebiete über Standortvoraussetzungen verfügen müssten, die denen des Mittellandes gleichwertig sind, wenn sie sich erholen und wirtschaftlich langfristig überleben sollen. Bestanden bei der Beurteilung von Strassenbauvorhaben unterschiedliche Auffassungen, so verfolgt beim Konzept «Bahn 2000» eine geschlossene Region, die von der Jurasüdfusslinie erschlossen wird, die gleiche Zielsetzung. Wir halten es für dringend, durch Investitionen in den öffentlichen Verkehr dessen Konkurrenzfähigkeit zu verbessern und so eine Voraussetzung zu schaffen, um den Anteil der Bahn am Transportaufkommen zu steigern.

Die gesamte Region wünscht die volle Integration des Knotenpunktes Biel in den Stundentakt. Nur so wird die Standortgunst dieser Gebiete im Vergleich zum Mittelland erhalten. Erfreulicherweise ist dieser Zielsetzung im Verlaufe der Debatte nicht widersprochen worden.

Die Skepsis gegenüber dem seinerzeitigen NHT-Projekt war dadurch begründet, dass durch die isolierte Verbesserung nur einer Achse die Standortgunst der übrigen Gebiete relativ verschlechtert worden wäre. Ähnlich beurteilen wir die seit kurzem diskutierten Swissmetro-Vorstellungen. Sie

bedeuten einen Rückfall ins NHT-Denken, indem nur eine Achse eine Aufwertung erfährt.

Aus unserer Sicht kann nur das umfassende Konzept «Bahn 2000» befriedigen; wir unterstützen es denn auch entsprechend. In ersten Reaktionen nach Vorliegen der bundesrätlichen Botschaft sprachen wir uns für die Variante Nord aus, weil damals nur diese die Möglichkeit zu eröffnen schien, Biel voll in den Stundentakt zu integrieren. Die von unserer Kommission nach zusätzlichen Abklärungen einstimmig beschlossene Variante Süd plus erlaubt es aber ebenfalls, dieses Ziel zu erreichen. Sie weist darüber hinaus derart viele Vorteile auf, dass sie nicht nur aus regionalpolitischer Sicht, sondern auch aus einer Gesamtschau befürwortet werden kann.

Die Opposition aus der von der wichtigsten Neubaustrecke betroffenen Region und vor allem aus bäuerlichen Kreisen ist verständlich, wenn man bedenkt, welchem Druck das Kulturland generell ausgesetzt ist. Eine umwelt- und landschaftsschonende Detailprojektierung wird darauf Rücksicht zu nehmen haben.

Heute geht es einzig um den Grundsatzentscheid. Was mir aber weniger einleuchtet, ist die sektorielle Betrachtungsweise gewisser Opponenten. Es trifft meines Erachtens nicht zu, dass sie keinerlei Nutzen aus dem Konzept ziehen. Die Aufwertung der Standorte in allen Gebieten, die von «Bahn 2000» bedient werden, bringt auch den Gemeinden im Einzugsgebiet der Neubaustrecken wirtschaftlichen Nutzen. Hingegen bewirken Anträge, die auf eine Variante Süd-Süd oder auf einen Verzicht auf Neubaustrecken hinauslaufen, eine Zementierung der Benachteiligung der von der Jurafusslinie erschlossenen Regionen. Das können wir nicht in Kauf nehmen.

Ähnliches gilt für Anträge, die einem Bedürfnisnachweis folgen. Hier gilt es, ein Angebot zu schaffen, wenn die Bahn konkurrenzfähig sein soll. Die Transportbedürfnisse sind da. Vermag sie die Bahn nicht zu befriedigen, tut dies eben die Strasse. Wird die Bahninfrastruktur nicht rasch verbessert, werden Begehren nach weiteren Strassenbauten, die ebenfalls Land beanspruchen, kaum abzuwehren sein.

Zudem ist die Landbeanspruchung nur ein Problem. Schon heute und erst recht mittel- und langfristig dürfte die Umweltproblematik, also die Belastung von Luft und Boden durch Immissionen, erheblich grösseres Gewicht haben als die Landbeanspruchung. Die Umweltprobleme, die ja nicht nur die landwirtschaftliche, sondern die gesamte Bevölkerung bedrohen, und zwar in allen Regionen des Landes, sind aber nur zu lösen, wenn der öffentliche Verkehr massiv gefördert wird.

Ich empfehle Ihnen daher, den Anträgen der Kommission zuzustimmen und alle Rückweisungsanträge, die nur eine unheilvolle Verzögerung bewirken, abzulehnen.

Frau Segmüller: Zur «Bahn 2000» äussere ich mich als St. Gallerin. Die Schweiz hört zwar nicht bei Winterthur, wohl aber bei St. Gallen oder Rorschach auf, ist man versucht zu sagen, wenn man die bis heute reichlich stiefmütterliche Behandlung der Ostschweiz durch die SBB betrachtet. Aus St. Galler Sicht nehme ich daher mit Befriedigung zur Kenntnis, dass das Konzept «Bahn 2000» gemäss Anhang 6 der Botschaft mindestens den teilweisen Ausbau der SBB-Strecke St. Gallen–Sargans auf Doppelspur vorsieht und damit für das Rheintal endlich die Voraussetzungen zur Einführung des Einstundentaktes schafft.

St. Gallen ist zudem mit seinem Privatbahnnetz vom Konzept «Bahn 2000» direkt stark mitbetroffen. Zu diesem Konzept gehört auch die direkte Linie Nordostschweiz–Zentral-schweiz, die Verbindung Bodensee–St. Gallen–Rapperswil–Luzern durch die private Bodensee-Toggenburg-Bahn. Der Ausbau dieser umsteigefreien Direktverbindung bis nach Konstanz ist denn auch gemäss Botschaft Anhang 3 geplant. Dazu sind – wie ebenfalls in der Botschaft Anhang 10 aufgeführt – einige Investitionen notwendig.

Unter Investitionen der Privatbahnen heisst es in der Botschaft: «Neue Kreuzungsstellen und zusätzliches Rollmaterial benötigt insbesondere die Bodensee-Toggenburg-

Bahn.» Im Klartext geht es dabei um die Schaffung einer automatischen Kreuzungsstelle im Rickentunnel. Was die Botschaft jedoch verschweigt, ist die Tatsache, dass der Rickentunnel den SBB gehört. Der entsprechende Ausbauplan für den Rickentunnel fehlt aber im Anhang 6 der Botschaft, nämlich dort, wo die vorgesehenen punktuellen kleineren Netzverbesserungen der SBB aufgeführt sind.

St. Gallen ist wohl befriedigt von der Tatsache, dass der notwendige Ausbau der BT-Strecke anerkannt wird. Ein Missverständnis scheint aber in bezug auf die Finanzierung des Ausbaus des Rickentunnels vorzuliegen. Aus St. Galler Sicht geht es nicht an, dass sich der Bund aus der Verantwortung am Rücken zurückzieht. Wir zählen darauf, dass die Probleme rund um den Rickentunnel in befriedigender Weise gelöst werden können. Das ist eine wichtige Voraussetzung für den Ausbau der direkten Linie St. Gallen–Luzern, die als Direktverbindung die Ostschweiz diagonal zu den Hauptachsen erschliesst und damit eine weite Masche im SBB-Schnellzugnetz schliesst, verbindet sie doch nicht nur verschiedene Klein- und Mittelzentren untereinander, sondern auch die Ostschweiz mit dem nationalen Netz.

Zum Schluss möchte ich mit allem Nachdruck betonen: Ja zum Konzept «Bahn 2000» heisst nicht nur ja zu schnelleren und besseren Verbindungen auf den grossen Linien. Dieses Ja bekommt erst durch die bessere Integration der bis heute eher stiefmütterlich behandelten Landesteile einen staatspolitischen Sinn.

M. Houmard: RAIL 2000 constitue certainement une mesure que l'on souhaite efficace pour la promotion des transports publics. Il reste une certaine insécurité au niveau des investissements et de la rentabilité de la nouvelle offre des chemins de fer. D'autres orateurs ont posé la question des finances au Conseil fédéral. Je n'y reviens pas, j'attends la réponse de M. Schlumpf, conseiller fédéral.

Je me permets, en revanche, d'évoquer la ligne du pied du Jura. Voilà plusieurs décennies que cette ligne est délaissée. Elle est tellement désuète que ça saute aux yeux de celui qui prend le train à Zurich, à Bâle ou à Genève. Le train qui emprunte la ligne du pied du Jura se reconnaît déjà de l'extérieur. Ses compositions sont formées de voitures d'un style nettement plus ancien que celles circulant sur d'autres axes. D'autre part, l'infrastructure mise à disposition de l'utilisateur est nettement plus faible (je pense par exemple aux possibilités de stationnement des voitures). En un mot, on n'engage pas le voyageur à emprunter cette ligne.

Ceci m'amène à dire que l'ensemble du trafic est-ouest a trois faiblesses. La première, lorsqu'on a posé les premiers jalons, on a donné des priorités différentes aux deux axes. On a avantagé celui du Plateau par Berne et délaissé celui du pied du Jura. On a en fait rattrapé l'étude par un rapport complémentaire, celui-ci est venu s'ajouter in extremis, pour ne pas oublier les cantons romands. Cela se remarque à l'ampleur et à la profondeur de l'analyse. Le mandat limite l'étude au parcours Neuchâtel–Bienne–Zurich; le message précise d'ailleurs, sans prolongation possible vers l'ouest ou au-delà de Zurich, vers l'est. La deuxième faiblesse, l'égalité de traitement n'est pas assurée. Dès que cette égalité de traitement est évoquée, on s'empresse d'ajouter que les solutions possibles doivent se situer dans les limites acceptables. C'est évident, mais cette condition est valable pour l'ensemble du projet et ne devrait donc pas faire mention spéciale quant il s'agit de la ligne du pied du Jura. Dans les bases de travail, on admet en outre que seule la ligne du Plateau sera fortement modernisée. Enfin troisième faiblesse, on souligne dans le rapport que la ligne du pied du Jura est l'axe principal du trafic de marchandises est-ouest. Par cette affirmation on porte préjudice à l'étude du trafic des voyageurs sur cet axe.

Les perspectives d'augmentation du trafic nord-sud dans les années 60 avaient amené le Département fédéral des transports à instituer une commission d'experts, chargée d'examiner les divers projets de liaisons ferroviaires nord-sud. D'emblée les lignes du Loetschberg, du Gothard et du Splügen furent mises sur pied d'égalité. Cela n'a pas été le

cas lors de l'examen du trafic est-ouest. Une seule ligne a été étudiée dans les détails, celle du Plateau.

La comparaison des zones d'apport de la ligne du pied du Jura et celle du Plateau se situe à 540 000 habitants pour la première et 700 000 pour la deuxième. Mais si la ligne du pied du Jura était aussi attractive que celle du Plateau, la zone d'apport de la ligne de Bienne s'étendrait rapidement au-delà de Neuchâtel. A conditions égales, le Vaudois utiliserait la ligne du pied du Jura plus souvent, cela déchargerait d'autant la ligne du Plateau. Les problèmes posés par l'augmentation de la densité entre Berne et Olten se résoudraient peut-être plus facilement.

En conclusion, mon vote dépendra des réponses que nous donnera M. Schlumpf, conseiller fédéral quant au financement, quant à la priorité donnée à l'avancement des travaux de la ligne du pied du Jura et, enfin, quant à sa réponse concernant les inconvénients du tracé Mattstetten–Rothrist.

Hari: Seit Beginn der Diskussionen um den Bau der NHT und der «Bahn 2000» hat sich die Situation stetig zuungunsten der Bahn entwickelt. Sowohl der Personenverkehr als auch der Transport von Gütern verlagert sich zunehmend auf die Strasse. Mit dem Wirksamwerden der Abgasvorschriften geht die leidige Verschmutzung der Umwelt durch Autos wesentlich zurück, was natürlich einen der Haupttrümpfe, nämlich die Umweltfreundlichkeit der Bahn, fast unwirksam werden lässt.

Ich gehe mit dem Herrn Kommissionspräsidenten einig, der gesagt hat: «Die Zeit der Entscheide ist nun gekommen, um das Schienennetz zu modernisieren und es konkurrenzfähig zu machen.» Ich bin überzeugt, dass dieses Ziel durch einen Ausbau der bisherigen Strecken im Zusammenhang mit der Anschaffung von modernem Rollmaterial und einer optimalen Verdichtung des Fahrplans voll erreicht werden kann. Wenn ich den Rückweisungsantrag von Herrn Müller-Scharnachtal unterstütze, so vor allem deshalb, weil dieser auch die Forderung einer besseren Ueberprüfung der bestehenden Stammstrecken beinhaltet.

Aufgrund der eingangs erwähnten Gegebenheiten können wir es nicht verantworten, diesen schweren Eingriff in die Landschaft und damit die Vernichtung dieses wertvollen Kulturlandes, der prächtigen Wälder und die Gefährdung des Grundwassers wie auch die gewaltige Beeinträchtigung der Wohnqualität zu dulden. Mit der Realisierung des Projekts «Bahn 2000» würden viele Bauern in einem der fruchtbarsten Gebiete der Schweiz ihrer Existenz beraubt oder zumindest in der rationalen Bewirtschaftung des Bodens schwer behindert.

Durch das Reaktorunglück in Tschernobyl hat sich die künftige Stromversorgung in unserem Land mit an Wahrscheinlichkeit grenzender Sicherheit ganz wesentlich verschlechtert. Mir scheint es unverantwortlich, wertvolle Energie, die nur ungenügend zur Verfügung steht, für fragwürdige Neubaustrecken zu verwenden. Deshalb meine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf:

Ist die Versorgung mit Strom für die «Bahn 2000» bei einem allfälligen Ausstieg aus der Kernenergie gesichert?

Ich ersuche Sie dringend, mitzuhelfen, den Bundesrat zu einer besseren Ueberprüfung des Ausbaus der Stammstrecken zu veranlassen und dem Rückweisungsantrag Müller zuzustimmen.

Ruf-Bern: Von verschiedener Seite wurde in der bisherigen Diskussion behauptet, die neue, landfressende Bahnlinie durch das Mittelland sei unter anderem deshalb unbedingt notwendig, um einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes unnötig zu machen, der sonst früher oder später – spätestens um die Jahrtausendwende – unausweichlich werde. Nun glauben Sie ja nicht, es werde auch nur ein einziger Quadratmeter Kulturland bei Strassenbauten eingespart, wenn das Konzept «Bahn 2000» mit allen Neubaulinien verwirklicht würde – mitnichten! Sie selbst haben entschieden, eine Transjurane zu bauen, statt den öffentlichen Verkehr im Jura umfassend zu fördern; eine einmalige Chance, die verpasst worden ist. Und Sie selbst haben vor kurzem aus-

drücklich alle umstrittenen Autobahnteilstücke, mit Ausnahme der N 6 durch das Simmental, bestätigt – mit allen negativen Konsequenzen für die Umwelt! Demnächst soll zudem die N 1 im Grauholz (kurz vor Bern) auf sechs Spuren verbreitert werden!

Wir können uns – da wir nicht in Australien, Kanada oder den Vereinigten Staaten mit ihren riesigen Landreserven leben – ganz einfach den Luxus nicht leisten, erneut Hunderte von Hektaren unseres knappen Kulturlandes zu opfern. Sonst werden nämlich die Lippenbekenntnisse, die von fast allen Parteien und Fraktionen immer wieder gemacht werden, vollends unglaubwürdig, wenn wir nun nicht endlich danach handeln!

Würde ab sofort ein Autobahnbaustopp verfügt, so sähe die Situation natürlich ganz anders aus. Aber das sind ja leider Wunschträume. Wir wären auch sofort einverstanden, die N 1 aufzureissen und eine neue Superschnellbahn am gleichen Ort zu bauen. Aber das wollen Sie ja auch nicht. Es gibt nicht den Fünfer und das Weggli! Dazu ist es leider zu spät. Wiederholen wir bitte nicht die leider begangenen, irreversiblen Fehler der bauwütigen letzten Generation, sondern lernen wir endlich daraus!

Letztlich kann an der geplanten massiven Umweltzerstörung, verbunden mit dem entsprechenden Auftragsvolumen, eigentlich nur die seit langem stark überdimensionierte Baulobby ein Interesse haben, die dringend Aufträge benötigt, u. a. um Zehntausende von ausländischen Arbeitskräften weiterhin beschäftigen zu können, anstatt endlich abzustecken. Wie lange bleibt die umweltzerstörende Wachstumswut in diesem Lande noch eine heilige Kuh? Schlachten wir doch diese Kuh endlich, bevor sie uns die natürliche Umwelt und die Lebensgrundlagen vollends weggefressen hat.

Eine Bemerkung zum Vorgehen der Verkehrskommission: Dass über Neubaustrecken nur zusammen mit dem Konzept «Bahn 2000» gesamthaft abgestimmt werden soll, ist schlechthin gesetzes- und verfassungswidrig. Was die Kommission beschlossen hat, zwingt dazu, das ganze Konzept wegen der darin enthaltenen Neubaustrecken zu bekämpfen. Die Opponenten aus der betroffenen Region und auch wir waren nie gegen das Konzept an sich, sondern lediglich gegen die umweltzerstörenden, überflüssigen und unnötigen Neubaustrecken. Der Beschluss der Kommission ist nichts anderes als ein politisches Ränkespiel, ein Schachzug, um die Regionen und die regionalen Interessen auszuhebeln und die Opposition gegen die Neubaustrecke durch das Mittelland zu erschweren. Es werden einmal mehr einseitige Bahninteressen vertreten, und allen anderen wird das Maul gestopft.

Die betroffene Region Oberaargau ist nicht gewillt, dies hinzunehmen. Eine Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen, gibt es ja glücklicherweise in jedem Fall. Um dieses Referendum werden wir nicht herumkommen, wenn Sie nicht die Chance ergreifen, den Weg der Rückweisungsanträge zu beschreiten!

Ich ersuche Sie dringend, die geltenden Rechtsgrundlagen einzuhalten und die Neubaustrecken, wie dies im Eisenbahngesetz vorgesehen ist, separat dem Referendum zu unterstellen. Dies würde dem Antrag des Bundesrates, besser aber noch jenem von Kollege Hofmann, entsprechen. Wenn Sie dies nicht tun, fügen Sie mit einem derartigen Ränkespiel der Glaubwürdigkeit der politischen Institutionen in diesem Lande einen beträchtlichen, kaum wieder gutzumachenden Schaden zu. Die vernünftigste und umweltgerechteste Lösung ist aber in jedem Falle eine Rückweisung der Vorlage. Ich habe Ihnen die Begründungen bereits abgegeben und bitte Sie, den entsprechenden Anträgen zuzustimmen.

Von den Befürwortern einer neuen Superschnellbahn durch das Mittelland wird immer wieder betont, durch eine neue Linie müsse der Zubringerdienst für den Transitgüterverkehr durch den auf Doppelspur ausgebauten Lötschberg-Tunnel sichergestellt werden – bei näherer Betrachtung eine keineswegs überzeugende Argumentation. 13 Millionen Tonnen Transitgüter befördern die Bahnen

jährlich in etwa durch unser Land. Das sind 94 Prozent des Gütertransits überhaupt. Etwa 10 Millionen Tonnen rollen durch den Gotthard; 3 Millionen transportieren die BLS durch den Lötschberg. In den letzten Jahren stagnierte der Transit; durch den Lötschberg ist er sogar rückläufig. In der Konkurrenz mit den Nachbarländern Oesterreich und Frankreich ist die Schweiz teuer. Der Kostendeckungsgrad beträgt nur 70 Prozent. In wenigen Jahren wird der Lötschberg-Doppelspurausbau beendet sein. Um diese Doppelspur auszulasten, soll nun also der Gütertransit durch den Lötschberg verdreifacht werden. Auch nach dem Doppelspurausbau bleibt die Lötschberg-Bahn eine Gebirgsbahn mit Steigung, Gefälle und engen Kurvenradien. Fachleute weisen darauf hin, dass zukünftiger vermehrter Bahntransit im Nord-Süd-Verkehr durch einen neuen Alpenbasistunnel zu bewältigen sei.

Die ganze Transitfrage ist keineswegs gelöst. Es wäre unverantwortlich, gesuchtem, heute nicht vorhandenem Mehrtransit unersetzbares Land zu opfern, alle negativen Auswirkungen in Kauf zu nehmen, mit Abgaben Transitkosten zu finanzieren und zuguterletzt am falschen Ort gebaut zu haben. Möglicher Mehrtransit zum Lötschberg kann beim Ausbau von bestehenden Bahnanlagen durch die Jura- und die Jurasüdfusslinie übernommen werden.

Aufgrund dieser Sachverhalte gelangen wir eindeutig zum Schluss, dass Transit keine Begründung für den Bau einer neuen Eisenbahnlinie durch das Mittelland sein kann. Ich bitte Sie nochmals, den Rückweisungsanträgen zuzustimmen.

M. Candaux: En montant à cette tribune, je vous avoue très franchement ne pas avoir l'enthousiasme du rapporteur de langue française, M. Massy, conseiller national. En effet, après avoir entendu énumérer tous les avantages de RAIL 2000, nous devrions immédiatement abandonner nos voitures et accepter de nous faire transporter uniquement par les CFF. Pour le moment, en ce qui nous concerne, ce n'est qu'une vue de l'esprit. C'est pourquoi j'appuie le postulat de mon groupe qui exige tout de même quelques garanties sur le plan financier. Nous devons en effet savoir comment nous allons honorer les engagements, qui sont considérables, et qui va faire les frais de cette opération. Il faut rester réalistes.

Sur la ligne du Simplon, autrement dit Paris-Vallorbe-Lausanne-Milan-Rome, nous avons, pour le moment, la chance d'avoir jusqu'à Lausanne le TGV. Je n'émet aucune critique au sujet de ces compositions, qui sortent de l'ordinaire, par leur aérodynamisme, leur confort et leur vitesse. Pourtant, ces compositions ne nous appartiennent pas, elles sont propriété de la SNCF qui les loue aux CFF et à quel prix! Il est vrai, et c'est important, que la vie a repris sur cette ligne. Bientôt pourtant, selon la presse, une nouvelle composition TGV desservira Berne par Neuchâtel-Pontarlier, et cela probablement au détriment, une fois encore, de la ligne du Simplon. A Vallorbe, l'année dernière, on a inauguré, avec enthousiasme, le musée du chemin de fer, et cela sans arrière-pensée. Pourtant, si la désaffectation de cette ligne s'accroît encore, elle figurera un jour également au musée, car nous n'avons aucune garantie quant à cette ligne internationale.

Habitant à deux pas de la ligne du pied du Jura, je constate également qu'elle est l'enfant pauvre des CFF. Pourtant, à part quelques goulets d'étranglement, elle a beaucoup d'avantages, ne serait-ce qu'au point de vue niveau.

Le fait d'augmenter la cadence des trains directs et des «Intercity» va obliger les PTT à multiplier également leurs prestations. En effet, il serait inconcevable que la correspondance ne soit pas assurée dans les gares. Ainsi, nous verrons, et nous le voyons déjà, des cars se déplacer avec peu ou pas de voyageurs parce que la densité des populations des régions desservies est infime. Le résultat de cette opération sera l'augmentation du déficit du service postal PTT et privé.

Actuellement, nous vivons un marasme complet sur le marché des bois, suite à la tempête du 26 mars dernier.

Nous constatons que la division marketing des CFF a fait des conditions plus avantageuses aux pays qui nous entourent, mais pour nous le coût des transports est plus élevé au mètre cube. Ce problème sera du reste repris par la motion de M. Etique. Pourtant, constamment, à cette tribune, on évoque le dépérissement des forêts, ces forêts qui tardent à mourir, selon certains.

En définitive, nous qui venons de régions décentralisées, nous n'aurons aucun avantage avec ce projet. En revanche, en tant que contribuables, nous aurons l'occasion, au même titre que les privilégiés ou les nantis du rail, de passer à la caisse. Sans minimiser l'effort fait par les CFF et le projet RAIL 2000, je reste, à l'image de ma région, sceptique quant à l'engagement proposé, surtout en l'absence d'un plan de financement précis.

Pour clore, je remercie mes collègues conseillers nationaux valaisans, Mme Vannay et M. Schmidhalter, qui par leurs réserves vont dans le même sens que moi.

Nebiker: Alle sind für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, sei es wegen der Umweltbelastung, wegen des Energieverbrauchs oder auch aus volkswirtschaftlichen Überlegungen. Es ist auch einfach, dafür einzustehen, solange es nichts kostet, solange es kein Land braucht. Aber jetzt, mit dem Konzept «Bahn 2000», gilt es ernst. Lippenbekenntnisse genügen nun nicht mehr.

Die «Bahn 2000» ist ein gutes Projekt. Ich sage dies nicht nur als Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen; ich sage dies aus meiner persönlichen, echten Überzeugung. Das Konzept ist realistisch, überschaubar und entspricht dem heutigen Stand von Wissenschaft und Technik. Es ist vielleicht sogar bescheiden. Mit Rücksicht auf unsere kleinräumigen Verhältnisse werden keine Superbahnen gebaut, keine Utopien. Nicht nur die Zentren sollen optimale Bedingungen haben, sondern auch die Versorgung der Randgebiete ist wichtig. Dazu braucht es entsprechende Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten.

Der öffentliche Verkehr lässt sich, wie gesagt, nicht ohne Investitionen fördern. Zweifellos ist es richtig, wenn wir uns bei den Investitionen engagieren und nicht bei den laufenden Betriebskosten. Die Investitionen, die für die «Bahn 2000» vorgesehen sind, die 5,4 Milliarden Franken bis zum Jahr 2000, sind kein Pappenstiel. Aber wir müssen diese Zahl auch relativieren mit unseren übrigen Ausgaben im Bereich des Verkehrs. In der gleichen Periode, d. h. bis zum Jahre 2000, werden beim gleichen Rhythmus wie bisher für die Strasse etwa 30 bis 40 Milliarden Franken ausgegeben, also ein Vielfaches von dem, was wir für die «Bahn 2000» überhaupt ausgeben möchten oder ausgeben sollten. Wir müssen deshalb die Investitionen für das Projekt «Bahn 2000» im Rahmen der gesamten Verkehrspolitik betrachten. Ich glaube nicht, dass es notwendig ist, dass wir in die Verkehrspolitik, gesamthaft gesehen, noch mehr Mittel investieren sollten. Wir werden uns aber darüber unterhalten müssen, wo wir die Schwergewichte setzen sollen, wie wir die Mittel verteilen müssen unter Berücksichtigung von Umwelt, Energie, Wirtschaftsbedürfnissen usw. Ich glaube, dieser Investitionsschritt für die «Bahn 2000» ist sinnvoll und im Verhältnis zu den übrigen Ausgaben und Investitionen für den Verkehr sicher nicht überzogen.

Auch öffentliche Verkehrsmittel brauchen leider Land, allerdings viel weniger als die Strassen. Die Opposition aus dem durch die Neubaustrecken besonders betroffenen Gebiet ist verständlich. Niemand verliert gerne Land. «Bahn 2000» ist aber eine nationale Aufgabe. Lokale Nachteile sind leider nicht ganz vermeidbar. Vor- und Nachteile können nicht im lokalen Bereich gegeneinander abgewogen werden, sondern sind national zu beurteilen. Meiner Meinung nach sind die Vorteile, die hier national zu werten sind, wesentlich grösser als die Nachteile, die lokal in Kauf genommen werden müssen.

Die Nachteile für das durchfahrene Gebiet sind natürlich möglichst zu mildern. Auch mein Heimatkanton Basel-Land wird von der «Bahn 2000» durchfahren werden, und zwar anteilmässig, bezogen auf die Kantonsfläche, wesentlich

mehr als der Kanton Bern oder der Kanton Solothurn. Auch bei uns besteht eine Opposition, aber wir haben Vertrauen, dass man durch bauliche Massnahmen die Eingriffe so mildert, dass sie tragbar sind.

Wir können die modernen, leiseren Züge der neuen «Bahn 2000» nicht mit dem vergleichen, was jetzt gelegentlich durch die Landschaft holpert. Sie sind auch nicht vergleichbar mit dem Strassenverkehr; Bahnemissionen sind bekanntlich sehr viel leichter zu ertragen als Immissionen von Strassen. Wir lösen die Probleme nicht, indem wir immer wieder nach neuen Linienvarianten fragen und Rückweisung beschliessen. Es geht vielmehr darum, jetzt einen Entscheid zu fällen und dann auf dem gewählten Trasse für optimale Bedingungen zu sorgen. Das ist möglich durch bauliche Massnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt, das ist möglich durch Landumlegungen, um die Eingriffe in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu mildern, das ist auch möglich durch eine umsichtige Detailprojektierung und Einfügung der Linien in die Landschaft.

Ich beantrage Ihnen deshalb, die Rückweisungsanträge abzulehnen und auf das Projekt «Bahn 2000» einzutreten.

M. Thévoz: Dans le cadre de ce débat, je voudrais faire quelques remarques au sujet du seul tronçon qui soit vraiment contesté; il s'agit de la nouvelle ligne devant relier Mattstetten à Rothrist. Elle ne pourra pas être construite sans exiger des sacrifices importants dans la région concernée, notamment à cause de son emprise sur les terres cultivables. Une fois de plus, comme pour la construction des autoroutes, c'est bien à l'agriculture que l'on demande de faire preuve de compréhension dans l'intérêt général du pays.

Il est donc compréhensible que les autorités politiques de Berne, canton concerné au premier chef, se soient efforcées de rechercher une solution permettant de limiter les dégâts. C'est la raison pour laquelle elles nous présentent aujourd'hui, comme solution alternative, la variante Sud-Sud qui emprunterait des tunnels sur la plus grande partie de son tracé. A première vue, cette solution paraît séduisante, tant elle permet de ménager l'environnement. Mais elle pêche, à mon avis, par un défaut majeur. Elle ne remplit pas et ne peut pas remplir son rôle de trait d'union indispensable entre la Suisse orientale, très développée, et les cantons de l'arc jurassien qui doivent absolument disposer de nouveaux atouts pour assurer leur avenir. Or, à cet égard, le canton de Berne, de par sa position géographique et historique, doit jouer son rôle naturel de trait d'union entre les principales régions du pays. Ce rôle exige des sacrifices. Ils doivent être consentis dans l'intérêt supérieur de la Confédération.

C'est pourquoi je vous invite à rejeter les propositions qui s'opposent à la réalisation de la variante Sud-Plus qui permettra justement, et cela est capital, de revitaliser la ligne du pied du Jura. Mais je comprends l'amertume des agriculteurs de la région directement concernée, qui savent comment la paysannerie est parfois payée de retour.

Ruch-Zuchwil: Nach den vielen Voten, die gestern und heute gefallen sind, noch etwas Neues vortragen zu wollen, ist wahrlich schwierig. Was mich aber erstaunt, sind im besonderen die Äusserungen gegen das Konzept und gegen die Bedürfnisfrage, sowie die einzelnen Rückweisungsanträge. Dabei wollen wir alle doch den öffentlichen Verkehr fördern; so jedenfalls verkünden wir es an Parteiversammlungen und Veranstaltungen und im Gespräch mit unseren Mitbürgern. Wenn es dann aber um die Verwirklichung geht, kommen tausend Wenn und Aber. Sehr zutreffend hat Kollege Kurt Müller dies heute morgen geschildert. Betrachten wir doch den öffentlichen Verkehr nicht als absolute Konkurrenz, sondern als Ergänzung zum Individualverkehr. Die Eisenbahn hat einen grossen Nachholbedarf zu decken. Wenn wir dies mit der heutigen Vorlage verhindern, so kann die Alternative nur ein massiver Ausbau des Strassennetzes sein, und den wollen wir ja offenbar auch nicht, wenn wir ehrlich sind.

Als Mitglied der vorberatenden Kommission durfte ich erfahren, mit welcher Sorgfalt und Bereitschaft all die eingereichten Vorschläge durch SBB und weitere Stellen des Departementes von Herrn Bundesrat Schlumpf geprüft wurden, und dies vorbehaltlos. Es wird nie ein schweizerisches Werk von so hohem Ausmasse geben, das nicht auch gewisse Opfer von einzelnen Regionen fordern würde. Vergessen wir deshalb all die verschiedensten Variantenabarten, welche ja nie echte Alternativen sein können.

Zum Votum von Herrn Ruf, der der Kommission gewissermassen Unehrllichkeit in ihrer Handlungsweise vorgeworfen hat, möchte ich sagen, dass das nur jemand tun kann, der von sich selber auf die Handlungsweise anderer schliesst. Aus der Überzeugung heraus, dass wir mit «Bahn 2000» zwar spät, aber nicht zu spät ein Versprechen für den öffentlichen Verkehr einlösen können und müssen, bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Kommission zu folgen.

Steinegger: Verschiedene Kollegen haben gestern und heute die Vereinigung von Beschluss A und Beschluss B kritisiert, wie dies von der Kommission vorgeschlagen wird. Freundlicherweise haben sie dabei etwas verhüllt, aber doch deutlich erkennbar die Begründung für diese Vereinigung geliefert: Man hat so getan, als ob «Bahn 2000» ohne Neubaustrecken realisiert werden könnte, man sagt entweder als grosser Umweltschützer oder als Freund des öffentlichen Verkehrs ja, ja zu «Bahn 2000», aber mit Rücksicht auf die betroffenen Regionen nein, nein zu den Neubaustrecken. Konkret auf die Vorlage bezogen heisst dies ja zum Beschluss A, aber nein zum Beschluss B der Neubaustrecken, allenfalls noch ja zum Beschluss B, wenn zwischen Rothrist und Mattstetten ein Trasse in Frankreich oder in einem andern Kanton gefunden werden könnte! Man kann aber nicht ja zu «Bahn 2000» sagen und gleichzeitig die Neubaustrecken bekämpfen. Ohne Neubaustrecken gibt es nämlich keine «Bahn 2000».

Gestern ist gefordert worden, man solle mit dem Ausbau der Knotenbahnhöfe beginnen. Sie können jedoch viel Geld in die Knotenbahnhöfe investieren und dieselben im Stunden- oder Halbstundentakt mit einer Unzahl von Zügen verlassen; nur können Sie dann nicht an den Bestimmungsort gelangen, weil ohne Neubaustrecken die Streckenkapazitäten nicht ausreichen, was einem Leerlauf gleichkäme. Bei der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist kommt noch dazu, dass die gewaltigen Investitionen am Lötschberg ohne zusätzliche Kapazitäten auf der Linie Basel–Olten–Bern nicht genutzt werden können.

Es wurde – heute auch durch Herrn Ruf – vorgeschlagen, die bestehenden Strecken auszubauen, d. h. eine sanfte Renovation durchzuführen. Was heisst dies aber? Heisst dies, mit 200 km/h auf einem Trasse zu fahren, das teilweise nur Geschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h zulässt? Herr Ruf würde sich dann mit der ganzen Komposition – ich möchte sagen: auch bei «Bahn 2000» – neben den Geleisen finden.

Wenn Sie die Neubaustrecken nicht wollen, müssen Sie ehrlich sein, zu «Bahn 2000» nein sagen und den baldigen Ausbau der N 1 auf sechs Spuren in Kauf nehmen. Weil sich ohne Neubaustrecken die übrigen Investitionen nicht lohnen, stirbt «Bahn 2000» mit der Ablehnung der Neubaustrecken. Die Kommission hat deshalb vernünftigerweise die beiden Beschlüsse A und B zusammengelegt, nicht zuletzt auch deshalb, damit die ganz Schläuen bei «Bahn 2000» nicht mit der Lippe ja sagen können, um dann bei den Neubaustrecken von Herzen nein stimmen zu können.

Es bleibt noch zu erwähnen, dass die Definition der Neubaustrecke im Oberaargau mit den beiden Endpunkten Mattstetten und Rothrist Möglichkeiten für Verbesserungen offen lässt. Ausgeschlossen ist allerdings die Variante Nord. Die Beschränkung liegt im Kredit und in diesen beiden Ausgangspunkten. Hier gilt es dann, mit der Umweltverträglichkeitsprüfung der zweiten und dritten Stufe anzusetzen, und hier ist mit den Kantonen und mit den Gemeinden zusammenzuarbeiten. Aber man muss zusammenarbeiten

und die Kooperation nicht ablehnen. Die Kommission hat in Freiburg und in Basel feststellen können, dass in der Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden vernünftige Lösungen erzielt werden konnten. Unsinnig wäre jedoch, jede Variante – man konnte sich über 20 Varianten vorstellen – bis auf Stufe Bauprojekt zu bearbeiten, nur um bei allen Varianten die UVP der ersten bis dritten Stufe durchführen zu können.

Bedenken Sie: Ohne Neubaustrecken keine «Bahn 2000», ohne «Bahn 2000» eine SBB ohne Zukunft.

Blocher: Ich erachte die Grundidee der «Bahn 2000» als richtig. Man will die Leistung verbessern: Die Fahrzeit verkürzen – wahrscheinlich wesentlich –, den Fahrplan verbessern, weil es dann bessere Anschlusspunkte gibt; die Kapazität will man verbessern, vielleicht auch den Komfort. Die «Bahn 2000» dürfte für unsere Eisenbahnen die Investition des Jahrhunderts darstellen. Die Frage ist nur, ob wir sie auch als solche behandeln; ich muss da meine Bedenken anmelden. Es ist ja in der Regel so, dass man bei Dingen, die einen guten Zweck verfolgen, eher Fehler macht als bei Dingen, bei denen der Zweck nicht ganz sicher ist.

Zur Technologie: Es ist eine gewisse Tragik, dass in der Eisenbahntechnologie weltweit in den letzten 50 Jahren nicht viel geschehen ist. Das hängt mit vielerlei Dingen zusammen, unter anderem damit, dass die Eisenbahnen ihren Bedarf in ihren eigenen Ländern decken; dadurch entstehen Monopolsituationen und es gibt leider keinen Wettbewerb, der eine Industrie voranbringt. Weiter ist der Mangel darin zu suchen, dass ein treibendes Land, Amerika, hier praktisch ausgefallen ist, weil Amerika kein Eisenbahnland mehr ist.

Wenn ich sehe, wie unsere Pioniere Ende des letzten Jahrhunderts Bahnen gebaut haben, wenn ich die Projekte eines Guyer-Zeller auf das Jungfrauoch anschau, dann muss ich doch sagen, dass wir damals in der Technologiedenkweise wesentlich weiter waren als heute. Sie können diese Bahnen ansehen.

Es sind heute zwar gute Ansatzpunkte vorhanden; selbstverständlich werden sie aber von den «ausserordentlich geistreichen und technisch fortschrittlichen Politikern» belacht. Wenn wir schon eine solche Bahn bauen, dann sollten wir das Modernste tun. Herr Bremi hat gesagt, wir sollten uns von den bisherigen Konzepten lösen. Ja, ja, sollten wir, aber mit dem Sagen allein ist es nicht getan; wir müssen es tun! Vielleicht kann man das auch jetzt noch versuchen. Wir beschliessen jetzt eine «Bahn 2000». Vielleicht kann man einen grossangelegten, internationalen Wettbewerb durchführen; aber man muss offen sein. Ich habe bei allen Gesprächen bemerkt: Alles, was vom Gängigen abweicht, wird belächelt, und es wird gesagt: das ist erst in hundert Jahren reif! Wie wollen Sie eine Entwicklung durchführen, wenn Sie nie etwas bauen können?

Was mich weiter beunruhigt ist die mangelnde Darlegung der Ertragssituation dieser neuen Investition. Das muss doch auf den Tisch. Wenn man eine solche Investition macht, wenn man die Leistung verbessert, muss sie auch etwas bringen. Die Eisenbahn ist auch ein wirtschaftliches Unternehmen. Was bringt es?

Der Kommissionspräsident hat dargelegt, was es den Bund kosten werde. Ich kann seine Auffassung teilen: ein paar hundert Millionen. Das sind wahrscheinlich Zinsen und Abschreibungen, die wir decken müssen. Das heisst also: Der Bund muss Abschreibungen und Zinsen decken; das würde aber heissen, die Investition bringt den SBB nicht einmal ein Geschäft.

Ein Verwaltungsrat der SBB erklärt, die Investition sei gar keine Ausgabe für den Bund, weil «Bahn 2000» selbsttragend sein werde. Ja ist es jetzt selbsttragend oder nicht selbsttragend? Diese Rechnungen müssen nun auf den Tisch, damit die SBB verpflichtet sind, auch einen finanziellen Erfolg zu erwirtschaften und sie nicht nur eine Neuinvestition erhalten und Eisenbahnen haben, die sie verschieben.

Die Finanzierung scheint mir dann kein Problem zu sein,

wenn es wirklich selbsttragend ist. Man kann ja ein Darlehen aufnehmen in der Grössenordnung von 5 Milliarden und diese innerhalb von 50 oder 100 Jahren zurückbezahlen. Aber wissen wollen wir es. Wir können doch nicht einfach sagen, die Finanzierung sei gesichert. Durch wen denn? Ich bin deshalb für eine Rückweisung an die Kommission, damit man diese Punkte ergänzen kann, auch im Hinblick auf die kommende Volksabstimmung.

Noch ein Satz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (obwohl das nicht der Grund für meinen Rückweisungsantrag ist: Wir haben ein Umweltschutzgesetz gemacht und damals gesagt: Umweltverträglichkeitsprüfungen seien nur für Grossinvestitionen (Autobahnen, Eisenbahnen, Raffinerien, Grossfabriken). Wir in der Industrie müssten keine Angst haben. Jetzt kommt eine Verordnung, die den Unternehmen für kleine Investitionen von ein paar hunderttausend Franken komplizierte Umweltverträglichkeitsprüfungen auferlegt.

Herr Nationalrat Müller hat gesagt, diese seien für «Bahn 2000» durchgeführt worden. Wer das sagt, kennt die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht. Das können Sie gar nicht machen, bevor ein Bauprojekt vorhanden ist. Aber anscheinend will man die UVP nicht machen. Also ich mag das den SBB gönnen, und ich möchte Herrn Bundesrat Schlumpf gratulieren, wenn er ohne das durchkommt. Nur wäre ich sehr froh, wenn er dann dafür sorgen würde, dass wir mit unseren Kleininvestitionen auch so gut wegkommen.

Eggli-Winterthur: Ich möchte Sie bitten, den Anträgen der Kommission zuzustimmen. Die Kommission hat alle vorliegenden und weiteren Varianten eingehend geprüft und ist einstimmig zum Beschluss Süd plus gekommen. Sie hat auch die Möglichkeit des Ausbaus der bestehenden Strecke geprüft und dabei festgestellt, dass er nichts bringt.

Ich möchte darauf hinweisen, dass die bestehende Strecke und deren Ausbau als Zubringer für den Lokal- und Güterverkehr zum Lötschberg genügt. In diesem Punkt verstehe ich die Vertreter des Kantons Bern überhaupt nicht. Sie haben in diesem Saal seinerzeit – mit den Regierungsvertretern – auf den Ausbau des Lötschbergs auf zwei Spuren gedrängt, damit man den entsprechenden Güter- und Personenverkehr besser durch den Lötschberg bringe. Heute stellen sich die gleichen Leute gegen die Zurbringerlinie zum Lötschberg. Man muss sich dessen einfach deutlich bewusst sein.

Weiter möchte ich Sie ganz dringend bitten, den Eventualantrag von Herrn Hofmann abzulehnen, mit dem er die Strecke Olten–Bern aus diesem Konzept herausnehmen will. Das wäre eine dumme Lösung: Ausgerechnet die Strecke von Zürich bis Bern, auf der die Bahn am langsamsten fährt, und die Strecke, die die Jurasüdfusslinie verbindet und deren Fahrzeit verkürzt, sollen herausgenommen werden. Hier zeigt sich einmal mehr der Regionen-Egoismus. Es nützt nicht viel, wenn man die Strecke im Welschland ausbaut, die Strecken Olten–Bern oder Rothrist–Mattstetten dann aber im alten Zustand belässt. Damit würde die Verbindung St. Gallen–Bern durch die Bummelfahrt durch den Kanton Bern unterbrochen.

Im weiteren verstehe ich einige Gegner der «Bahn 2000» nicht mehr. Herr Blocher hat gesagt, er würde den SBB gratulieren, wenn sie die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht machen müssten. Die erste Stufe ist gemacht. Und jetzt kommt das, was ich nicht mehr verstehe: Sie wissen, Herr Blocher – auch Herr Hofmann und andere wissen es –, dass Ende letzten Monats eine Vernehmlassung über die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfungs Stufe 2 abgeschlossen worden ist. Die Verordnung ist noch gar nicht in Kraft. Wenn man Prüfungen verlangt, muss man auch wissen, auf welche Art sie durchzuführen sind. Auch die SBB respektive der Bund müssen diese zweite und dritte Stufe machen.

Sie wissen aber auch, dass eine Lärmverordnung in Arbeit ist, und dass diese den SBB – was die Güterzüge und die alten Personenzüge anbelangt, die nach dieser Lärmverordnung zuviel Lärm machen – einige Probleme bringen wird.

Das bedeutet, dass die Neubaustrecke ganz sicher mit neuen, leiseren Zügen befahren werden wird und die alten Züge entsprechend umgebaut werden müssen. Zudem wurden noch einmal 50 Millionen Franken für weitere Umweltschutzmassnahmen – zusätzlich zu den bereits vorgesehenen – in Kredit genommen.

Zur Frage der Rentabilität: Weder die Kommission noch der Bundesrat, noch Herr Blocher, noch andere in diesem Saal können prophezeien, ob diese Bahn im Jahre 2000 rentieren wird, ob sie positive oder negative Abschlüsse bringen wird: Das wären alles nur Prognosen, von denen wir nicht wissen können, ob sie dann zutreffen werden oder nicht. Mit solchen Argumenten darf man aber im Jahre 1986 im Zusammenhang mit «Bahn 2000» sicher nicht fechten. Ich möchte Sie, nachdem die Redezeit abgelaufen ist, nochmals bitten, den Anträgen der Kommission zuzustimmen und alle übrigen Anträge abzulehnen.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Mittwoch, 8. Oktober 1986, Nachmittag
Mercredi 8 octobre 1986, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

85.074

«Bahn 2000». Konzept
«Rail 2000». Projekt

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1399 hiervor – Voir page 1399 ci-devant

Flubacher: Ich will Ihnen nicht die Vorlage «Bahn 2000» erläutern. Das wurde ja wiederholt gemacht. Ich möchte nur noch auf zwei, drei Punkte hinweisen.

Was mir Sorgen bereitet ist die fehlende Verfassungsgrundlage. Ich bin mir im klaren, dass alle Juristen sagen, das Eisenbahngesetz biete genügend gesetzliche Grundlage, um die «Bahn 2000» verwirklichen zu können. Für die umstrittenen Objekte ist ja das Referendum möglich. Dagegen muss doch klar festgestellt werden, dass seinerzeit, bei der Schaffung des Eisenbahngesetzes, kein Mensch der Meinung war, dass damit einmal Vorlagen, die sechs, sieben, acht oder noch mehr Milliarden Franken kosten, ohne verfassungsmässige Grundlage verwirklicht werden.

Ich habe auch grosse Bedenken, dass, wenn wir die «Bahn 2000» bewilligen – ich stehe dazu –, die notwendige Verfassungsbestimmung nicht mehr durchzubringen ist; denn diese bringt Belastungen der Kantone mit sich. Wenn der Verfassungsartikel nicht genehmigt wird, ist die finanzielle Grundlage der «Bahn 2000» nicht gesichert. Die Kantone nehmen – wie sie es ja gewohnt sind – die grossen, ungebundenen Benzinollanteile aus der Bundeskasse. Seinerzeit haben sie versprochen, Gegenrecht zu halten und massgebende Summen an den regionalen Verkehr zu leisten. Heute mögen sie sich kaum mehr daran erinnern.

Ich frage mich auch, wenn ich diese Diskussionen mitanhöre, ob die Nationalstrassen nicht das letzte grosse eidgenössische Werk sind, das wir schaffen. Wenn ich die «Bahn 2000» verhindern wollte, würde ich jetzt auch Vorschläge und weitere Varianten unterbreiten. Ich könnte mir Süd-Süd plus-plus vorstellen, um die Ratlosigkeit noch zu vergrössern. Ich würde auch Expertenkommissionen, Umweltverträglichkeitsprüfungen verlangen, wobei ja jedem Kind klar ist, dass diese neue Bahn umweltfreundlicher ist als die bestehenden Linien. Ich frage mich auch – und da befinde ich mich im Gegensatz zu meinen finanzpolitischen Bedenken –, ob wir nicht auch den Gotthardbasistunnel verwirklichen sollten, um damit Energie einzusparen und ein nationales Werk zu schaffen. Ich bin aber der Meinung, dass nun so viel Konfusion herrscht – wenn ich an das Gotthard-Ypsilon denke, das ich als schizophrene bezeichnen möchte –, dass ich mich fragen muss: Ist es sinnvoll, was wir hier tun? Entweder sagen wir nein zur «Bahn 2000» oder wir verwirklichen sie.

Eines muss ich hier doch festhalten: Es wird nicht bei diesen sieben oder acht Milliarden Franken bleiben, es wird für den Bund noch mindestens eine Milliarde aus der BLS-Doppelspur dazukommen. Dort wurden die Zinsen aufgerechnet. Die BLS haben selbst grosse Leistungen erbracht. Sie werden aber nie mehr in der Lage sein, diese Beträge, die eine

Milliarde ausmachen werden, zu verzinsen oder zurückzahlen.

Mein unangenehmes Gefühl wegen der kommenden verschärften Finanzlage bin ich im Verlaufe dieser Debatte nicht losgeworden.

Kühne, Berichterstatter: Wir stehen am Ende einer ausgedehnten, aber auch interessanten Debatte. Ich will noch auf einige Punkte zu sprechen kommen.

«Bahn 2000» muss verwirklicht werden als Eingriff in einen laufenden Prozess. Es geht gleich wie bei den Schienen: es muss eingebaut werden, ohne dass wir die Fahrt, den Verkehr total abstellen können.

Eine Rückweisung brächte nur wenig mehr Klarheit. In bezug auf das Jahr 2000 vielleicht schon, aber zwanzig Jahre nach der Beschlussfassung erhalten wir nicht mehr Klarheit, als wenn wir heute diese Beschlüsse fassen.

Dann stellt sich die Frage: Haben wir unbeschränkte Zeit, weiterzuplanen? Bedenken Sie, dass das, was wir heute beschliessen, in 15 Jahren wirksam wird. Die Schweiz hat ein Schienennetz, das wohl das dichteste der Welt, das aber bedeutend mehr veraltet ist als man gemeinhin annimmt. Dass wir trotzdem einen befriedigenden Eisenbahnverkehr haben, ist vor allem der Tüchtigkeit von Führung und Personal zu verdanken.

Zur Frage der Rückweisung konnten wir in der Kommission nicht Stellung nehmen, da diese Frage in der Kommissionsberatung nicht gestellt wurde. Aber wir haben beim Eintreten Einstimmigkeit gehabt. Das bedeutet ganz eindeutig eine Stellungnahme gegen Rückweisung.

Die Rückweisungsanträge sind unterschiedlich umfassend gestellt. Herr Müller-Scharnachtal möchte das ganze Konzept zurückweisen. Herr Ruf und Herr Geissbühler geht es vor allem um den Abschnitt Mattstetten–Olten.

Ich danke vor allem Herrn Müller dafür, dass er bei der «Bahn 2000» etwas Geniales vorgefunden hat. Das erstaunt weiter nicht; denn in der Stellungnahme des Kantons Bern zuhanden der erweiterten Verkehrskommission mit Datum 8. August 1986 finden wir einen positiven Grundton. Die Berner Regierung hat damals einige Bedingungen aufgestellt, die sie an die «Bahn 2000» knüpft.

Der erste Punkt ist die vollständige Integration von Biel und der Jurafusslinie in das System der Knotenabstände von weniger als einer Stunde. Diesen Punkt konnten wir erfüllen; namentlich Herr Raoul Kohler hat sich in der Kommission sehr stark dafür eingesetzt. Er bedauert, dass er in der heutigen Debatte nicht anwesend sein kann. Er befindet sich im Ausland.

Dann hat die Berner Regierung die Wahl der Variante Nord für die Neubaustrecke Mattstetten–Olten vorgeschlagen. Es wurde aber weder in der Kommission noch im Rat ein solcher Antrag eingereicht. Die Frage, weshalb der Antrag nicht gekommen ist, müssen Sie sich selber beantworten. Dann sind weitere Anforderungen zu nennen wie: vertretbarer Minimalabstand zwischen Neubaustrecke und Nationalstrasse – das würde ebenfalls die Variante Nord betreffen –; die Gleichbehandlung der beiden Alpenbahnen Lötschberg–Simplon und Gotthard; die Verknüpfung mit dem internationalen Eisenbahnnetz; die Gewährleistung des im Konzept «Bahn 2000» vorgesehenen Fahrplans auf den entlasteten Strecken Bern–Burgdorf–Olten und Bern–Langnau–Luzern; eine optimale Einbettung des Regional- und Nahverkehrs und schliesslich flankierende Massnahmen auf Gesetzesstufe im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik. Zur koordinierten Verkehrspolitik Stellung zu nehmen, werden Sie in diesem Saal noch Gelegenheit haben.

Ohne Ueberreibung müssen wir feststellen, dass das Herzstück des Konzeptes zwischen Bern und Olten liegt; daran hängt nämlich die Realisierung der Stundenverbindung mit Bern–Basel, Bern–Zürich, Bern–Luzern und neuerdings auch Biel–Zürich. Ebenfalls stellt sich vor allem auf dieser Strecke die Frage der Kapazität. Ich habe mir eigens die Mühe genommen, diese letztgenannte Linie aus der Sicht des Lokomotivführers kennenzulernen; es ist übrigens eindrücklich, einmal so die Dichte des Verkehrs mitzuerleben!

Herr Ruf-Bern hat vor allem den Ausbau der bestehenden Linie befürwortet, und Herr Leuenberger-Solothurn hat die Frage nach der Variante «Kap» (also Kapazitätserweiterung der bestehenden Linie) gestellt: Wir haben diese Frage nicht mehr sehr lange geprüft, und zwar vor allem, weil sie bereits Gegenstand der Eingabe der Berner Regierung aus dem Jahre 1983 an das Bundesamt für Verkehr war. Nach sorgfältiger Abklärung aller Aspekte kommen wir zum Schluss, dass der Bau einer zweiten Doppelspur entlang der bestehenden Strecke Hindelbank–Burgdorf–Langenthal keine taugliche Alternative zu einer Neubaustrecke darstellt. Obschon sie von bescheideneren Trassierungselementen kleiner Kurvenradien ausgeht als die Neubaustrecke, hätte sie praktisch auf der ganzen Strecke so schwerwiegende Eingriffe in das Landschafts- und Siedlungsbild zur Folge, dass ihre Realisierung nicht verantwortet werden könnte. Einziger Vorteil dieser Variante wäre, dass etwas weniger Kultur- und Forstflächen beansprucht würden.

Sicher hätten Herr Müller-Wiliberg, Herr Rüttimann und ich – wir haben das als Landwirte klar dargetan – gerne eine Lösung gesucht, die keinen neuen Landbedarf nach sich gezogen hätte; vor allem die Zerschneidung von Liegenschaften liegt uns schwer auf dem Magen. Aber wer Land schonen will, muss den Verkehrsweg Schiene fördern; das ist auf der ganzen Welt so! Man muss zu dieser wichtigen Erkenntnis stehen, auch wenn sie unbequem ist; das ist die Pflicht eines Politikers.

Herr Ruf hat die Frage der Ernährungssicherheit gestellt: Ich muss erwidern, dass es um 50 bis 60 Hektaren Kulturland geht (der Rest ist Wald); aber es stellt sich auch eine andere Frage: In diesem Rat haben Sie ein Postulat Ihres Ratskollegen Kühne zur Frage der Auswirkung der Schadstoffe der Luft auf die Kulturpflanzen und auf das Kulturland überwiesen. Eine erste Stellungnahme der Forschungsanstalt Liebefeld liegt vor, nach der eindeutig Indizien in diese Richtung vorliegen: dass namentlich die Ozonbelastung zu reduzierten Erträgen führt; in diesem Sommer sind Versuche mit Sommerweizen durchgeführt worden. Die Zukunft wird uns hier Näheres zeigen.

Wenn gesagt wurde, dass die Einführung des Katalysators eine radikale Besserung bringen würde, so muss ich Sie bitten, die neueste Statistik betreffend Wagenverkäufe zu konsultieren. Sie werden leider feststellen, dass sehr viele Schweizer in den nächsten Jahre noch mit einem Wagen ohne Katalysator herumfahren werden

Herr Geissbühler hat vor allem auf die Frage der Finanzen hingewiesen. Es handelt sich hier um Investitionen. Wir müssen uns beim Ausgleich unserer Bundesfinanzrechnung vor allem auch auf die Konsumabgaben konzentrieren; aber gute Investitionen dürfen nicht wegen Mittelknappheit unterbleiben. Es stellt sich ferner die Frage des Rollmaterials, das ohnehin erneuert werden muss. Sie dürfen also nicht einfach alles zusammenzählen. Gewisse Ausbauten am bestehenden Netz und bei den konzessionierten Transportunternehmungen werden auch ohne «Bahn 2000» notwendig werden.

Herr Nussbaumer hat sich vor allem mit der Frage befasst, ob zwei oder drei Bundesbeschlüsse notwendig seien, um «Bahn 2000» richtig und ordnungsgemäss zu regeln. Es trifft zu, dass wir ein Schreiben des Bundesamtes für Justiz erhalten haben, das gewisse Bedenken gegen die Zusammenlegung der Beschlüsse zutage fördert. Sie haben aber die Stellungnahme der Kommission begründet erhalten, vor allem durch die Herren Leo Weber und Steinegger.

Der Kommission ist Ränkespiel vorgeworfen worden. Das müssen wir mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Nach den Anträgen der Kommission nehmen Sie dem Stimmbürger keine Kompetenz weg, im Gegenteil: Wir erweitern seine Entscheidungsbefugnisse.

Herr Nussbaumer hat ebenfalls die Frage aufgeworfen, wie genau die Linienführung nun im Gelände festgelegt sei. Variante Süd ist mit der Bezeichnung Mattstetten–Rothrist im Bundesbeschluss festgelegt; das kann nicht Variante-Nord sein, diese durchquert Rothrist nicht – also Nord führt nach Rothrist wieder ins Stammtrasse. Das müsste heissen

Mattstetten–Olten. Herr Nussbaumer, Sie haben Ihre Variante Süd-Süd selber, wie mir scheint, richtig mit Mattstetten–Riedtwil–Rothrist bezeichnet.

Die Linienführung ist somit einigermaßen festgelegt. Aufgrund der fortschreitenden Planung wird sie in immer engeren Grenzen festzuhalten sein. Dabei können sehr wohl die Rücksicht auf die Landschaft und Umweltschutzgründe Verschiebungen mit sich bringen.

Herr Ammann-St. Gallen hat die Frage nach der Behandlung von St. Gallen gestellt. Von seiten der SBB liegt die Zusage vor, dass mit dem vorgesehenen Fahrplankonzept St. Gallen genauso bedient wird wie die übrigen Hauptknoten des Bahnnetzes.

Frau Segmüller hat sich für eine Verbesserung am Ricken eingesetzt. Das ist ein Anliegen, das ich natürlich sehr gerne unterstütze.

Herr Graf hat Anspielungen gemacht auf das Verhalten der Verkehrsverbände. Ich möchte die Frage zurückgeben: Kann es das Anliegen der Verkehrsverbände sein, im Namen ihrer Mitglieder eine Politik der verstopften Strassen zu betreiben? Ich glaube das nicht.

Die schlechteste aller Varianten ist sicher die, dass wir nichts tun und somit zur Fortsetzung des Trends ja sagen. In den letzten Jahren hat sich der Zuwachs des Verkehrsaufkommens wie folgt ergeben: beim Individualverkehr Zunahmen von 3,6 Prozent im Jahr, beim öffentlichen Verkehr lediglich 0,9 Prozent. Der günstigere Verkehrsträger aus der Sicht des Umweltschutzes und des Landbedarfes bleibt somit im Hintertreffen.

Ausländische Beispiele vor allem zeigen aber, dass der öffentliche Verkehr besser benützt wird, wenn er attraktiv ist. Im Ausland ist klar festzustellen: Wenn man nichts tut, tritt sehr schnell und sehr radikal das Gegenteil ein, nämlich das Zurückgehen des Anteils des öffentlichen Verkehrs.

Sie müssen immer das ganze System sehen. Es geht nicht nur um die Mittellandlinie. Der Bedarf an Verkehrsfläche reicht bis zu den Parkplätzen und zu den Einspurstrecken in jedem Dorf. Somit ist ein leistungsfähiger Verkehrsträger Schiene sicher im Interesse aller.

Der Schiene, vor allem der Neubaustrecke, Umweltzerstörung vorzuziehen, wie es jetzt getan worden ist, scheint mir schon etwas zu weit zu gehen. Wie würden Sie dann rechtfertigen, dass wir auf der bestehenden Strecke weiterfahren? Oder wie würden Sie rechtfertigen, dass wir in den schönsten Landschaften Bahnlinien haben, also zum Beispiel am Genfersee, am Neuenburgersee oder am Zürichsee?

Zu den Benützungskriterien, wie sie der einzelne Verkehrsteilnehmer trifft, wenn er sich entscheidet, welches Verkehrsmittel er benützen will: Es gibt namentlich drei Kriterien, nämlich dasjenige des Komforts, dasjenige des Preises und dasjenige der Zeit. Hier scheint mir der Fall Biel der beste Beweis dafür zu sein, dass der Faktor Zeit eine sehr entscheidende Rolle spielt. In der Kommission konnten wir eindrücklich miterleben, wie sich Biel und die Vertreter der Jurakantone um den Stundenknoten bemüht haben. Ein ganz eindeutiger Beweis, dass der Faktor Zeit eine wichtige Rolle spielt.

Ich bitte vor allem die Petenten und die Gegner der Vorlage, sich folgendes vorzunehmen: Fahren Sie einmal von Glarus nach Bulle oder von der Kantonshauptstadt Schaffhausen nach Sitten, oder fahren Sie von Altstätten im St. Galler Rheintal nach La Chaux-de-Fonds! Machen Sie das gleiche mit der Bahn, machen Sie das gleiche mit dem PW, und nehmen Sie meinetwegen noch eine Stoppuhr mit! Sie werden zu sehr interessanten Feststellungen kommen, zu Feststellungen, die namentlich den Bewohnern der Randregionen nicht absolut neu sind, die aber wahrscheinlich von den Bewohnern des Verkehrszentrums der Schweiz weitgehend unterschätzt werden. Wenn Sie für die gleiche Strecke nämlich immer den Faktor 1 1/2 bis 2 einsetzen müssen, dann können Sie einfach nicht mit gutem Glauben annehmen, dass der langsamere Verkehrsträger in weiterer Zukunft attraktiv sein wird.

Oder das Umgekehrte: Nehmen Sie die Entwicklung des

TGV, und fragen Sie die Verantwortlichen der Swissair, was sie davon halten! Sie werden es Ihnen sehr deutlich sagen können.

Es ist gesagt worden, dass «Bahn 2000» eine europäische Dimension habe. Das stimmt ganz eindeutig. Es ist ja so, vor allem auch vom Rollmaterial her, dass wir, auch wenn wir selber nicht zu einer vollwertigen modernen Bahn kommen würden, uns doch mit Rollmaterial indecken müssten, das auch ausserhalb unserer Landesgrenze eingesetzt werden kann. Sie können also nicht mehr davon ausgehen, dass in Zukunft an der Grenze zugleich auch noch das Umsteigen stattfinden muss.

Herr Blocher hat die Frage gestellt: Ist «Bahn 2000» ein Geschäft, oder ist es keines? Ich habe Ihnen im Eintretensreferat die Aufwendungen für die Finanzrechnung des Bundes bis zum Jahr 2000 präsentiert. Hier geht es um die Zeit, in welcher das Geld investiert wird und in welcher die Massnahmen realisiert werden. Nachher erfolgt die Inbetriebnahme. Die Erträge ergeben sich dann nach der Inbetriebnahme. Hier sind 5 Prozent Zins zugrunde gelegt. Ich erinnere Sie daran, dass dieser Tage in der Schweizer Presse eine Geldaufnahme der Stadt Wien vorgelegen ist mit 4 3/4 Prozent Zins, also 5 Prozent sicher gut gerechnet, und 2 1/2 Prozent Amortisation. Wenn die Bahn ihren Anteil am Verkehrsaufkommen halten kann, wenn sie also nicht weiter an Marktanteilen verliert, ist volle Kostendeckung zu Beginn des nächsten Jahrhunderts zu erwarten.

In der Kommission hatten wir Gelegenheit, einen Sachverständigen auf diesem Gebiet anzuhören, nämlich Herrn Prof. Heinrich Brändli, Vorsteher des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik. Herr Brändli hat bei der Kommission folgendes gesagt: «Wir diskutieren über das Konzept 'Bahn 2000'. Dabei handelt es sich um ein flächen- und netzdeckendes Angebot, das stark und konsequent auf die schweizerische Siedlungsstruktur und die nationale Regionalpolitik im Sinne des Föderalismus abgestützt ist. Ich stehe voll und ganz hinter den Zielen von 'Bahn 2000'.» Zum Schluss möchte ich noch einen Appell an die Berner richten, die mir nach wie vor sehr sympathisch sind. Ich muss Ihnen sagen, dass wir sehr gern und sehr viel nach Bern kommen. In Zürich oder Olten oder anderswo finden praktisch keine Sitzungen mehr statt. Geben Sie Ihren Mitgedenossen zumindest die Möglichkeit, ihr Verkehrsmittel selber frei zu wählen, auch dann, wenn sie pressiert sind. Ein öffentliches Mittel, auch für Eilige, ist die «Bahn 2000». Ich bitte Sie, die Rückweisung abzulehnen und den Beschlüssen der Kommission zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: J'avais déjà rapporté, lors de la votation sur les routes nationales, le mot d'un ingénieur cantonal vaudois à des députés: «Messieurs les députés, je veux bien vous présenter le réseau routier mais rappelez-vous la première chose: la meilleure route passe toujours sur le terrain du voisin». Je crois de même que la meilleure ligne CFF passe aussi sur l'autre canton ou même sur le district voisin. Je m'en tiens à quelques remarques personnelles sur les interventions des opposants à RAIL 2000 qui veulent donc le renvoi pur et simple au Conseil fédéral et à quelques réponses aux porte-parole des groupes. Il en résultera un gain de quelques minutes sur le temps qui m'est imparti. Monsieur Müller, je suis déçu de votre prise de position et surtout de votre façon de présenter une demande de renvoi au Conseil fédéral à la dernière minute. Vous aviez des commissaires de votre parti à la commission, vous auriez pu les mettre au courant de votre projet, vous qui représentez le Conseil exécutif du canton de Berne lequel, comme le Grand Conseil bernois, avait dit oui à la variante Nord. On peut bien sûr changer son fusil d'épaule mais je suis certain que des intérêts personnels locaux vous y poussent justement. Bien sûr, l'on va défricher mais on n'a jamais fait d'omelette sans casser des oeufs. Voyez-vous 25 à zéro pour la variante Sud-Plus, le score de la commission est trop net pour revenir à une autre solution.

La variante Sud-Plus a fait son chemin. Elle contente une bonne majorité de citoyens comme elle répond à beaucoup

d'intérêts locaux aussi bien en Suisse romande qu'Outre-Sarine. Par conséquent, je vous prie de repousser la proposition de renvoi au Conseil fédéral de M. Müller-Scharnachtal.

Monsieur Ruf, vous ne voulez pas d'un nouveau tracé à travers le pays. C'est votre droit mais consacrer une somme de plus de cinq milliards pour améliorer ce qui existe ne tient pas debout. De Berne, on doit arriver à rejoindre Zurich en une heure, autrement on n'est plus compétitif. Vous mélangez le déboisement prévu à l'occasion des championnats du monde de Montana avec le déboisement sur le parcours Mattstetten-Rothrist. Peut-être est-ce par similitude avec le slalom que font nos lignes CFF à travers le pays et que vous voulez garder dans leur parcours intégral actuel! Mais mettre la Nationale 1 à six pistes, Monsieur Ruf, occasionnerait encore plus de dégâts aux cultures en général. Vous êtes très conservateur et vous en revenez aux chemins de fer de papa. Enfin, croyez que nous avons, nous membres de la commission, discuté sur place avec des conseillers d'Etat, des syndicats, des paysans. Nous avons pris la température des régions. La proposition Ruf est donc à écarter.

Monsieur Geissbühler, comme je vous comprends, j'aurais fait comme vous. Vous représentez la région de Haute-Argovie, moi celle de Lavaux. La ligne projetée passera au milieu de vos terres, de vos gens, bouleversant vos champs et vos forêts. Vous avez parlé de finances, vous avez raison. Nous aussi, nous nous préoccupons de ce point important mais renvoyer le projet de RAIL 2000 au Conseil fédéral serait de l'égoïsme, je le répète de l'égoïsme. Il faut bien que la ligne Mattstetten-Rothrist passe quelque part pour le bien de la communauté suisse, bien sûr avec certains désavantages locaux pour plusieurs exploitants. On a déjà parlé de cela lors de la construction des autoroutes. Le déplacement de certains propriétaires s'est déroulé de façon satisfaisante. Sur le plan de la consommation d'électricité, je vous rappelle, Monsieur Geissbühler, que l'on parle de 4 pour cent pour les CFF seulement pour l'électricité et de un pour cent pour toutes les énergies produites.

Monsieur Nussbaumer, vous posez des questions au Conseil fédéral. Il y répondra. Quant au compromis Mattstetten-Rothrist que vous voulez trouver, il ne fera que faire perdre du temps. On ne peut pas contenter tout le monde et son père, dit le proverbe. Quant à dire que la commission fut trop autoritaire et qu'elle a imposé un tracé, c'est ne pas comprendre avec quelle minutie, quelle franchise et quelle correction la commission a travaillé.

Monsieur Hofmann, vous dites, comme un ancien président de la République française, «oui, mais». Vous voulez nous faire croire en somme que le projet n'a pas été étudié à fond. C'est faux. Nous avons examiné tous les tronçons avec la même objectivité. Bien sûr, vous parlez de vos zones de détente, de vos cours d'eau. Rassurez-vous, tout sera fait pour sauver l'environnement des campagnes bernoises.

Si l'on veut trouver des défauts à la variante Sud-Plus que nous avons choisie, on peut toujours l'accuser de tous les maux imaginables. Je répète que la décision, si elle est reportée, n'apportera rien de mieux, au contraire, cela augmentera des nuisances et des désavantages certains.

Mme Fetz a dit qu'elle n'aimait pas les places de stationnement dans les gares. Au contraire, moi qui habite la campagne, je dis que les stationnements dans les gares c'est le signe de la collaboration rail-route. On prendra plus le train quand on pourra parquer le plus près possible de la gare. J'en fournis l'exemple, avec un parc, depuis mon village, il me faut douze minutes, sans parc, cela prend au moins une demi-heure et c'est aussi valable pour le retour.

Plus de cinquante intervenants s'étant prononcés, il ne m'est pas possible de répondre à chacun. Au nom de la commission, je vous recommande de repousser énergiquement toutes les propositions de renvoi au Conseil fédéral.

Bundesrat Schlumpf: Sie haben eine sehr breite Diskussion geführt und eine breite Auslegeordnung der Argumente vorgenommen. Insbesondere wurde die Problematik von

«Bahn 2000» ausführlich beleuchtet, was der Bedeutung des Vorhabens durchaus angemessen ist. Ich danke den Herren Kommissionssprechern, die ausgezeichnet orientiert und auch geantwortet haben. Auch danke ich für die überwiegend positive Aufnahme der Vorlage. Ich wage daraus abzuleiten, dass Gebote und Zeichen der Zeit verstanden werden, dass man erkennt, dass nur eine gesamthafte Politik – gerade im Bereiche des Verkehrswesens – eine gute Politik sein kann und dass man damit einverstanden ist, die Zielpflöcke in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit zu setzen. «Bahn 2000» will diese Ausrichtung auf eine absehbare – nicht auf eine visionäre – Zukunft.

Es ist kein Bauprojekt, sondern ein bedeutendes Glied oder gar das Rückgrat einer ganzen Serie von Vorlagen, die wir Ihnen in den letzten Jahren zugeleitet haben.

Vor allem dürfen zwei Bezugspunkte nicht ausser acht gelassen werden. Einerseits ist der Bezug zur KVP, zur übergeordneten Gesamtverkehrsvorlage, wichtig. Diese Vorlage ist momentan zur Differenzbereinigung in den Räten. Diese Vorlage stimmt mit dem Konzept der KVP nahtlos überein. Sie kennen die Grundidee, wonach das SBB-Netz und die nationalen Verkehrswege überhaupt in die Verantwortung des Bundes fallen sollen. Auf der andern Seite soll der Bund im Bereich des regionalen öffentlichen Verkehrs fördernd tätig werden. Genau dasselbe machen wir mit «Bahn 2000». Der Bund ist für das SBB-Netz besorgt: für die Neubaustrecken und das «aggiornamento», Frau Christinat, die «à jour-Bringung» des bestehenden SBB-Netzes und die Förderung der Verkehrswege im KTU-Netz. Diese Politik richtet sich – was zum Teil befürchtet wurde – in keiner Weise gegen die Strasse. Es ist eine offensive Politik, eine Politik für den Schienen- und nicht gegen den Strassenverkehr. Bei der Verkehrswegestruktur unseres Landes wäre das gar nicht zu verantworten, haben wir doch 5000 km Schiene und nur 67 000 km Strasse. Der Verkehr soll den verschiedenen Verkehrsträgern wesensgemäss zugeordnet werden, insbesondere auch der Schiene, unter Respektierung des Verfassungsgrundsatzes der Verkehrsfreiheit. Was nützt die freie Wahl der Verkehrsträger, wenn diese unterschiedlich leistungsfähig sind, der eine, nämlich das Nationalstrassennetz, nach international gesehen sehr hohen Massstäben und der andere, die Schiene, weitgehend nach einem Standard, der aus dem letzten Jahrhundert stammt. Die Politik muss hier fördernd tätig zu werden, um eine wettbewerbsfähige Situation herbeizuführen; nur so kann die Verkehrsfreiheit tatsächlich funktionieren. Das ist heute nicht der Fall!

Zum zweiten ist der Bezug zum Leistungsauftrag der SBB 1987; den Sie und der Ständerat bereits behandelt haben, wichtig. Danach geht die Infrastruktur der SBB in die finanzielle Verantwortung des Bundes über; der SBB-Betrieb ist Sache der Unternehmung. Das ist völlig deckungsgleich mit dem, was wir mit «Bahn 2000» anstreben.

Ich möchte die sechs wichtigsten Ziele der «Bahn 2000» nochmals unterstreichen: mehr Fahrgelegenheiten; kürzere Gesamtreisezeiten (da spielt die Geschwindigkeit auch eine Rolle, aber nicht die einzige); weniger Umsteigen; direkte Anschlüsse; kundenfreundliche Anlagen und Einrichtungen; attraktive Nebenleistungen.

Um das zu erreichen, müssen wir den Fahrplan (mit den Knotenbahnhöfen, wie sie dargelegt wurden) systematischer gestalten. Herr Bremi, wir müssen ein dichtes Leistungsangebot möglich machen, und zwar da, wo die Nachfrage besteht. Zur Realisierung einer Transportkette muss die Infrastruktur bereitgestellt oder zumindest erneuert oder verstärkt werden. Es ist ein landesweites Konzept. Es umfasst die SBB mit einem 3000-Kilometer-Schienennetz und die KTU – die sogenannten Privatbahnen, die konzessionierten Transportunternehmungen – mit einem 2000-Kilometer-Schienennetz. Der Finanzaufwand (ich werde auf die Finanzierungsfrage noch zurückkommen) beträgt für das SBB-Netz 5,4 Milliarden Franken; nach den Vorschlägen der Variante Süd plus ist mit einer Aufstockung für umweltbezogene Massnahmen von zusätzlich 50 Millionen Franken zu rechnen. Das KTU-Netz kostet 1 Milliarde Fran-

ken für einen veranschlagten Aufwand von 2 Milliarden; hinzu kommt aber im KTU-Netz bis zum Ende dieses Jahrhunderts eine weitere Milliarde für die ordentlichen technischen Erneuerungen. Das ergibt insgesamt einen Betrag von 2 Milliarden Franken, der im Laufe der Realisierungsperiode «Bahn 2000» aus dem Bundeshaushalt an die KTU geht. Nach geltenden Ansätzen ist von den beteiligten Kantonen etwa gleich viel zu leisten, so dass wir mit den Gesamtinvestitionen – für das KTU-Netz etwa 4 Milliarden, für das SBB-Netz etwa 5,4 Milliarden Franken – durchaus im Rahmen der Anteile am Schienennetz, nämlich zwei zu drei liegen.

Es wurde die Frage gestellt, wann und wie das für die KTU realisiert werde. Wir haben in der Botschaft dargelegt, dass dies mit einem siebten und achten Rahmenkredit für derartige «Bahn 2000-Investitionen» und zusätzliche technische Erneuerungen vorgesehen ist. Der siebte Rahmenkredit ist bereits in Vorbereitung und kann auch summenmässig recht gut abgesteckt werden. Er hält sich im Rahmen der Angaben, die wir in der Botschaft gemacht haben.

Wiederholt wurde die Frage der Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Varianten aufgeworfen. Diesem Problem haben auch wir in der Vorbereitungsphase sehr viel Zeit gewidmet. Wir wollen natürlich nicht an der Wirtschaftlichkeit vorbeierieren. Die zusätzlichen Kapital- und Betriebskosten, die sich aus der Verwirklichung von «Bahn 2000» im SBB-Netz ergeben werden, können mit 400-500 Millionen Franken jährlich veranschlagt werden. Wenn man diese zusätzlichen Investitionen eigenwirtschaftlich gestalten will, muss das zusätzlich erwirtschaftet werden, wenn die «Bahn 2000» einmal realisiert ist. Um diesen Mehraufwand an Kapital und Betriebskosten abdecken zu können, braucht es auf dem SBB-Netz Mehrverkehr von etwa 30 Prozent.

Die Herren Referenten haben es Ihnen gesagt: Wenn es uns gelingt – und daran zweifle ich ja nicht –, eine koordinierte Verkehrspolitik nach den Vorstellungen GVK/KVP mit einer wesensgerechten Funktionszuordnung zu den verschiedenen Verkehrsträgern zu verwirklichen, ist es durchaus realistisch, auf Ende des Jahrhunderts etwa 30 Prozent Mehrverkehr zu erwarten. Es bleiben jedoch etliche unbekannte Grössen bestehen. Wir beschäftigen uns hier mit der Zukunft, nicht mit der Vergangenheit, und da gibt es in solchen Bereichen immer Positionen, die zwar möglichst sorgfältig abgeschätzt werden, die aber nie genau bestimmbar sind. Wir werden es aber in den nächsten Jahren durch eine zielgerichtete Gesamtverkehrspolitik in der Hand haben, die Zielerreichung wesentlich zu beeinflussen. Nur wenn wir vom geraden Weg der gesamthafte orientierten Verkehrspolitik abkämen, könnte auch die Wirtschaftlichkeitsrechnung, die zu Eigenwirtschaftlichkeit nach Bauvollendung führen müsste, in Frage gestellt sein, sonst aber nicht; wir gehen davon aus, dass «Bahn 2000» den wesentlichen Teil einer koordinierten Verkehrspolitik darstellen wird.

Zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP): Ich war etwas erstaunt darüber, dass gesagt wurde, man habe das Vorgeschiedene nicht gemacht. Das stimmt für die Variante Süd-Süd, Herr Nussbaumer, für die wir die UVP, erste Stufe, nicht machen konnten, weil wir die Variante erst im September erhielten. Ich gebe zu, Herr Nussbaumer, die Variante Süd-Süd ist – rein vom Standpunkt einer UVP, erste Stufe, aus gesehen – zweifellos günstiger als die Variante Süd plus, einfach deshalb, weil sie zu einem grossen Teil unterirdisch verläuft. Das lässt sich beurteilen. Die Variante Nord, die Variante Süd, die Variante Süd plus wurden sorgfältig im Rahmen einer UVP, erste Stufe, evaluiert. Was das ist, das haben wir einmal mit dem Verordnungsentwurf, der jetzt im Vernehmlassungsverfahren ist, abgesteckt. Daran haben wir uns gehalten.

Herr Nationalrat Müller und alle, die so nachdrücklich nach einer vertieften UVP gerufen haben: Was soll denn auf Umweltverträglichkeit geprüft werden, solange wir gar kein Bauprojekt haben? Oder meinen Sie, wir sollten für alle denkbaren Varianten – von Süd-Süd über Süd plus, Süd bis Nord – Ausführungsprojekte in Auftrag geben, aufgrund

derer eine UVP, zweite Stufe, durchgeführt werden könnte? Dann würden wir erst in einigen Jahren mit einem Bericht über die Ergebnisse aufwarten. Die Ausführungsprojektierung für derartige Strecken bringt eben allerhand Aufwand mit sich.

Nun will ich Ihnen konkret sagen, was wir in bezug auf alle Varianten, inklusive Süd plus, gemacht haben: Es wurden die Naturschutzgebiete, die Uferschutz- und Gewässerschutzzonen aufgenommen, die schützenswerten Ortsbilder und Kulturobjekte, die archäologischen Fundstellen und die geschützten Naturobjekte, der Zerschnitt und Verlust unbelasteter oder vorbelasteter Landwirtschaftszonen, die Auswirkungen auf die Forstwirtschaft, die Immissionen in unbelasteten und vorbelasteten Gebieten, gegliedert nach Wohngebieten und nach Industriezonen. Was könnte man mehr machen, wenn es um eine generelle Linienführung geht, bei der die Absteckung im Gelände noch gar nicht möglich ist und auch nicht möglich sein kann und soll? Wir werden selbstverständlich im Zuge der Projektierung – das ist Bestandteil des Genehmigungsverfahrens – die UVP, zweite Stufe, für die auszuführende Variante machen.

Etwas möchte ich hier ausdrücklich festhalten: Wir werden dafür besorgt sein, dass bei der Ausführungsprojektierung, der definitiven Festlegung der Linien und dann auch bei der Bauausführung im Gelände jede mögliche Rücksicht auf Landschaft, Umwelt, Siedlungsgebiete und auch auf die Belange von Land- und Forstwirtschaft genommen wird.

Den Willen, das zu tun, hat auch Ihre Kommission unter Beweis gestellt. Es sollen nicht aus Kostengründen Abstriche gemacht werden. Die Herren Kühne und Massy haben es Ihnen gesagt: Man hat zusätzlich 50 Millionen Franken vorgesehen, um Rücksicht auf Landschaft und Umwelt nehmen zu können. Ich danke der Kommission dafür; wir werden selbstverständlich von diesen Mitteln Gebrauch machen.

Nun zur vielfach und begreiflicherweise aufgeworfenen Frage der Finanzierung. Es wurde gesagt, wir wollten für dieses Vorhaben keine Sonderfinanzierung. Wir halten uns auch hier an die KVP: Die Finanzierung der Infrastruktur beim öffentlichen Verkehr – und damit auch für «Bahn 2000» – ist eine Aufgabe des allgemeinen Bundeshaushaltes und muss deshalb über den allgemeinen Finanzhaushalt des Bundes gehen. Ich möchte betonen, dass wir nicht einmal im Hinterkopf an eine Finanzierung aus Treibstoffzöllen denken. Wir werden uns auch in dieser Frage an die Verfassung halten.

Die Finanzierung erfolgt bis zur Realisierung des Ganzen im Sinne einer Vorfinanzierung durch den Bundeshaushalt. Hierauf erfolgt ein kostendeckender Betrieb durch die SBB und die KTU. Während der Bauzeit aber – verschiedene Votanten haben dies erwähnt – wollen wir die Kosten über den allgemeinen Bundeshaushalt abbuchen. Bei einer Realisierungsphase von 14 Jahren – 1987 bis 2000 – ergibt dies im Schnitt eine Belastung von 185 Millionen Franken für den Bundeshaushalt; akkumuliert ergeben sich Kosten von 2,6 Milliarden Franken.

Verschiedene Votanten haben die Frage gestellt, wie sich dies mit den gesetzlichen Bestimmungen vereinbaren lasse. Laut Finanzhaushaltgesetz muss bei neuen Bundesaufgaben die Finanzierung dargelegt werden. Diese Zielvorgabe ist für den Bundesrat und für uns alle verpflichtend; wir haben sie zu respektieren. Relevant wird dieser verbindliche Auftrag etwa ab 1990. Sie können der Botschaft entnehmen, dass der Bundeshaushalt von diesem Jahre an belastet wird. Der Bundesrat hatte einen konkreten Vorschlag für eine Finanzierung gemacht, nämlich die Erhöhung der Heizöl- und Gaszölle; Sie haben dies in der Junisession abgelehnt. Wir sind nach Gesetz verpflichtet, einen ausgeglichenen Haushalt anzustreben; wir werden uns daran halten.

Dieses Vorgehen ist KVP-konform. In Artikel 37 der KVP-Vorlage wird gesagt, dass die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs durch Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zu erfolgen habe. Sie erinnern sich an die Kontroverse um eine betragsmässige Festlegung dieser Mit-

tel. Sie haben eine solche abgelehnt und auf die Gesetzesstufe verwiesen.

Was die Fragen zur Variantenwahl betrifft, möchte ich mich auf einige wenige Bemerkungen beschränken. Eines möchte ich unterstreichen: Aus einigen Voten im Zusammenhang mit Rückweisungsanträgen hätte man beinahe schliessen können, wir seien einfach «so oben hin» vorgegangen. Ich stelle fest, dass die «Bahn 2000» und insbesondere die Neubaustrecken überaus sorgfältig evaluiert worden sind. Es liegen einlässliche Grundlagen vor, die Ihnen allen zur Verfügung stehen: Unterlagen über den Landbedarf, die Immissionen, die Umweltbelastung, den Finanzbedarf usw. Wer sich näher damit befassen will, dem stehen wir zur Verfügung.

Wir haben die Variantenwahl Bern–Olten nach genauen Kriterien getroffen. Einmal nach der betrieblichen Wertung. Das Angebotskonzept muss optimal realisiert werden können. Herr Hofmann hat mich hier unvollständig zitiert – ich komme darauf zurück. In bezug auf die Realisierung des Angebotskonzeptes sind die Varianten Süd und Nord gleichwertig. Die Variante Süd plus hingegen ist den Varianten Süd und Nord überlegen, und zwar wegen der Einbindung der Jurafusslinie.

Das zweite Kriterium sind die Gesamtlasten (Landschaft, Wald, Umwelt, Finanzen, Zumutbarkeit).

Das dritte Kriterium bildet der Gesamtnutzen: Einmal der betriebliche Nutzen, die Einbindungsmöglichkeiten des Gesamtverkehrs (nicht nur des Schienenverkehrs), und sodann die Versorgungsdichte, die Entlastung der Strassen. Ein weiteres Kriterium bildeten selbstverständlich auch die Kosten, die Folgekosten und die Betriebskosten.

Die Bilanz – ich habe sie für mich nach einem Zehn-Punkte-System gemacht – war eindeutig: Alles spricht für die Variante Süd, verbessert durch die Variante Süd plus; Herr Nationalrat Hofmann, ich habe das in der Kommission auch so gesagt. Sie haben bei Ihren Zitaten versehentlich einige Stellen übersehen. Ich habe nämlich gesagt, dass in der Gegenüberstellung von Variante Nord und Variante Süd plus neben Land und Landschaft auch die Belastung der Siedlungsgebiete zu berücksichtigen sei und dass die Menschen in ihren Lebens- und Arbeitsräumen bei der Beurteilung der Belastungen wohl mindestens den gleichen Stellenwert beanspruchen können. Ich habe hier am 17. Februar dargelegt, dass die Bilanz eindeutig für die gewählte Variante spreche.

Es wurden verschiedene Einzelfragen aufgeworfen, zu denen ich noch einige Angaben machen muss:

Da ist einmal das Anliegen einer neuen Eisenbahn-Alpen-transversale. Es ist richtig, die «Bahn 2000» ist eine nationale Anlage, der Einbau einer Nord-Süd-Eisenbahntransversale wäre aber durchaus möglich, und zwar nach verschiedenen Varianten, die gegenwärtig in Prüfung sind. Bevor wir zur Realisierung (Willensbildung und Bauausführung) einer neuen Eisenbahn-Alpen-transversale kommen, haben wir immerhin – das hat der Bundesrat mehrfach und auch in dieser Botschaft wieder dargelegt – die Verstärkung der bestehenden Nord-Süd-Transversalen durch den Ausbau der BLS auf Doppelspur und die Verstärkung der Simplonlinie vom Lac Léman her durch das Wallis und nach Süden vor uns. Durch diese in vollem Gang befindlichen Massnahmen wird die Nord-Süd-Kapazität verdoppelt. Unabhängig davon sind die Arbeiten für eine neue Eisenbahn-Alpen-transversale in vollem Gange, und zwar auf internationaler Ebene: Ein Stellvertreterausschuss der vier Verkehrsminister – auch mein Stellvertreter ist dabei – ist in seinen Arbeiten bereits fortgeschritten, und wir bearbeiten diese Fragen auch im Rahmen der CEMT, der europäischen Verkehrsministerkonferenz. Ich will dazu nicht mehr sagen.

Auf nationaler Ebene sind wir bereits daran, die Dokumentationen aufzuarbeiten, und zwar für alle vier im Gespräch stehenden Varianten, d. h. Gotthardbasis, Splügen, Ypsilon und Lötschbergbasis. Für alle diese vier Varianten wird durch eine Gruppe externer Fachleute im Zusammenwirken mit unseren eigenen Fachleuten die Dokumentation entscheidungsreif aufgearbeitet. Bis Ende 1987 sollen uns

die Entscheidungsgrundlagen für die internationale Abstimmung – insbesondere BRD, Italien, Schweiz – und für die nationale Evaluation abgeliefert werden, dann folgen die departementale Bearbeitung, der Entscheid des Bundesrates und der Bundesversammlung. Sie haben dann einen Baubeschluss zu fassen – nicht einen vorgezogenen Linienwahlbeschluss, sondern einen Baubeschluss, der eine Linienwahl enthält, genau wie jetzt. Ich konnte doch für die Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist nicht mit einem Linienwahlbeschluss ohne Referendum zu Ihnen kommen, wobei man später geschaut hätte, was daraus zu machen sei. Wir gehen genau nach dem Modell «Bahn 2000» vor und bringen einen Baubeschluss für eine konkrete Linie. Dieser untersteht dann dem Referendum.

Wir haben für alle diese Vorhaben eine klare Prioritätenordnung aufgestellt. Ueber die KVP haben Sie bereits beraten, die Absteckung des Strassennetzes ist jetzt in der Schlussbereinigung. Ich verweise auf die Arbeiten der NUP-Kommission, die wegen der Frage der Verkehrszuweisung nach dem Wesen der Anlagen sehr wesentlich sind – sie kennen die Meinung des Bundesrates, die sich ja mit ihren Beschlüssen weitgehend deckt. Dann folgen die «Bahn 2000», der neue Leistungsauftrag SBB und schliesslich die neue Eisenbahn-Alpentransversale. Das Anliegen Ihrer Kommission, ausgedrückt durch eine Motion, geht dahin, dass wir Ihnen die Vorlage Eisenbahn-Alpentransversale unterbreiten, wenn die Vorlage «Bahn 2000» verabschiedet ist. Das wollen wir tun.

Wir haben diese Prioritätsordnung vor Jahren so festgelegt, wir halten uns aus Gründen der politischen Verkräftbarkeit daran. Wir dürfen nicht davon ausgehen, dass sich das Parlament sessionsweise immer nur mit grossen Verkehrsvorlagen beschäftigen kann. Aus finanziellen und bauwirtschaftlichen Gründen sind nicht alle grossen Vorhaben – wie es wünschbar wäre – zur gleichen Zeit realisierbar.

Nationalrat Flubacher hat – dies freut mich – die Frage der Verfassungsmässigkeit aufgeworfen. Sie kann in diesem Falle bedenkenlos bejaht werden. Die Gesetzesgrundlagen finden sich im SBB-Gesetz einerseits – soweit es die SBB betrifft –, im Eisenbahngesetz andererseits, die Verfassungsgrundlagen in Artikel 23 (Öffentliche Werke) und Artikel 26 der Bundesverfassung (Eisenbahngesetzgebung).

Nationalrat Fierz: Wenn wir bei der Variante Nord einen Abstandstreifen zwischen einer möglichen Schienenanlage und der Nationalstrasse offenliessen, geschähe dies nur aus Sicherheitsgründen und nicht, um hier quasi den Platz eine fünfte oder sechste Nationalstrassenspur auszusparen. Die Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft, die Erfahrungen, die man insbesondere in der Bundesrepublik machte, lassen solche Abstände zwischen den verschiedenen Trasseen als notwendig erscheinen.

Nationalrat Leuenberger-Solothurn: Die Variante KAP, die man auf Wunsch der Regierung von Bern sorgfältig prüfte, war mit Blick auf eine zielgerechte, zukunftsorientierte Neulösung eindeutig negativ zu beurteilen. Auch das Problem der Emissionen, der Eingriffe in Siedlungsgebiete durch eine dritte, vierte, fünfte, sechste Bahn sprach, abgesehen von der Kapazitätsfrage, ganz eindeutig für eine Neuanlage und gegen die Lösung KAP, die dann letztlich – es wurde zitiert – auch von der Berner Regierung verworfen wurde.

Nationalrat Künzi: Wir werden auf der Strecke Zürich–Gottard–Tessin durch die «Bahn 2000» zu einer ungefähren Verdoppelung der Verbindungen kommen. Ich möchte auf die Details nicht eingehen.

Nationalrat Ammann-St. Gallen, Frau Segmüller, Herr Weilaer: Herr Kühne als Ortskundiger hat ihnen bereits geantwortet. Eine Vollspinne St. Gallen ist leider nicht möglich. Sie haben gefragt, was es etwa kosten würde, wenn man die Strecke St. Gallen–Zürich so ausbauen würde: geschätzt ungefähr eine halbe Milliarde Franken, das wären fast zehn Prozent des veranschlagten Gesamtaufwandes. Daran ist nicht zu denken. Hingegen kann dank guten Umsteigemöglichkeiten, optimalen Fahrplankonzepten, dank einer neuen Schnellzugsverbindung Basel–Zürich–St. Gallen bzw. bis nach Chur und auch durch punktuelle Netzverbesserungen

eine gleichwertige Stellung für St. Gallen verwirklicht werden.

Nationalrat Meyer: Es ist sicher nicht richtig, davon auszugehen, dass quasi nur der Oberaargau und der Kanton Bern Opfer zu bringen haben. Auch andere, im Süden und Norden – Nationalrat Nebiker hat darauf hingewiesen –, haben Land- und andere Opfer zu bringen. Lasten und Nutzen sind verteilt! Sie haben gesagt, die Angaben über Zeitgewinn auf der Strecke Bern–Olten seien fahrlässig kurz. Ich bin nicht dieser Meinung. Wir stellen Ihnen alle Details sehr gerne zur Verfügung. Wir können sie für die gesamten 3000 km des SBB-Netzes liefern.

Vergleichbare Konzepte wie «Bahn 2000» gibt es – ich sage das mit einem gewissen Stolz – in anderen Ländern noch nicht. Aber andere Staaten haben auf diesem Gebiete auch schon manches getan: Frankreichs TGV z. B. stellt kein Gesamtkonzept dar, sondern eine Hochgeschwindigkeitsachse, konzentriert auf grosse Ballungsgebiete.

Nationalrat Meyer, Sie haben die Frage gestellt, ob ohne Neubaustrecken alles zusammenfalle. Da kann ich Ihnen vorbehaltlos sagen: Ja. Ein «Bahn 2000»-Konzept ohne Neubaustrecken ist überhaupt nichts, es ist keine Teilrealisierung, es ist nichts: Ich könnte in diesem Fall die Verantwortung für grössere Investitionen nicht übernehmen, da diese in keiner Art und Weise einen genügenden Nutzen bringen würden.

Die Stammstrecken Bern–Zürich, Bern–Basel: Ihr Anliegen, dass sich die Versorgungslage auf diesen Strecken gegenüber heute nicht verschlechtern soll, wird berücksichtigt werden.

Madame Aubry, Herr Humbel und Herr Hari haben sich mit Energiefragen beschäftigt. Vergewenwärtigen wir uns doch immer: Der Energienutzeffekt Schiene gegenüber Strasse beträgt etwa das Fünf- bis Zehnfache, das heisst, mit dem gleichen Endenergieaufwand transportieren Sie auf der Schiene das Fünf- bis Zehnfache des Individualverkehrs. Zur Frage, was die Realisierung von «Bahn 2000» strommässig bedeutet, kann ich Ihnen einige Zahlen nennen. Die SBB verfügen aus Beteiligungen und aus eigenen Werken über ein Stromversorgungspotential von etwa drei Milliarden Kilowattstunden. Sie schöpfen dieses Potential heute nicht voll aus: Die Reserve ist grösser als der mit der bereits erwähnten Frequenzzunahme von 30 Prozent zu veranschlagende zusätzliche Strombedarf.

Noch ein zahlenmässiger Hinweis: Wir haben in unserem Land einen gesamten Endenergieverbrauch von etwa 200 Milliarden Kilowattstunden. Auf den Bahnverkehr entfällt davon etwa ein Prozent, auf den Verkehr insgesamt entfallen etwa 28 Prozent.

Nationalrat Seiler, zu Ihrer Frage: Warum neue Linien und damit das Referendum? Weil das SBB-Gesetz das so verlangt. Wenn neue Linien im SBB-Netz angelegt werden oder Bahnen übernommen werden sollen – was hier nicht zur Frage steht –, dann bedarf das eines referendumspflichtigen Bundesbeschlusses.

Nationalrat Blocher, Sie würden gerne den Sprung in neue Technologien machen. Ich weiss nicht, ob ich sagen soll: Wir auch. Mir ist wichtig, dass wir die heute verfügbaren, auf den modernsten Stand gebrachten Technologien nutzen, um den öffentlichen Verkehr zu fördern. Es bringt nichts, wenn wir auf Visionen warten, die im nächsten Jahrhundert vielleicht einmal Wirklichkeit werden können, die aber, so wie sie heute präsentiert werden, überhaupt keine Alternative zu «Bahn 2000» oder zu einer Eisenbahn-Alpentransversale darstellen würden. Es wäre höchstens eine Ergänzung denkbar!

Zu den Rückweisungsanträgen: Nationalrat Müller-Scharnachtal: «Bahn 2000» ist keine Frühgeburt. Das ist ein ausgereifter, ein stammer Sprössling, der eine gute Zukunft verdient und gewährleistet. Ich bin immer davon ausgegangen, bei allen diesen Geschäften, dass wir jetzt eine Zukunft für stramme Sprösslinge und nicht für Old-Timer programmieren müssen. Was wir hier tun, ist natürlich etwas futuristisch, ist zukunftsgläubig, aber es ist keine Frühgeburt. Vor allem ist es nicht einfach eine «Häb-Chläb-Erweiterung» der

seinerzeitigen NHT-Strategie. Es ist ein neues Konzept. Es ist auch nicht einfach eine Studie für neue Linien, sondern ein Gesamtkonzept, eine Angebotsstrategie, aber es ist kein Bauprojekt. Das haben wir festgehalten. Ich war etwas erstaunt über gewisse Informationslücken, die da offenbar bestehen. «Bahn 2000» wurde mit den Regierungen, die davon betroffen sind – auch mit der löblichen Regierung des Kantons Bern –, einlässlich besprochen. Diese Regierungen hatten Gelegenheit, auch schriftlich Stellung zu nehmen. Die Berner Regierung hat das sehr fundiert getan. Nationalrat Müller-Meilen hat daraus zitiert, nicht unbedingt zur Bekräftigung der hier gemachten Vorbehalte! Es wurden schriftliche Eingaben gemacht, und die betreffenden Regierungen wurden von der Kommission eingeladen, an Besichtigungen teilzunehmen und bei dieser Gelegenheit ihre Meinung zu sagen. Ich war erfreut über die staatsmännische Haltung der Berner Regierung, als deren Vertreter uns sagte: «Wir wehren uns gegen die Variante Süd oder Süd plus, aber wir werden nachher, wie der Entscheid des Parlamentes auch lauten mag, zu 'Bahn 2000' stehen.» Ich danke der Berner Regierung für diese wirklich staatsmännische Haltung. (Zwischenruf aus dem Saal)

Wissen Sie, für mich sind Regierungsräte legitimiert, wenn sie abgeordnet werden. Ich verlange keine schriftlich beglaubigte Vollmacht.

Landverlust: Das ist ein Problem, das uns ausserordentlich berührt, dem wir alle Aufmerksamkeit schenken. Wenn man eine Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist akzeptiert, dann beträgt die Differenz, je nach Variante, im äussersten Fall – nämlich bei der Variante Süd-Süd oder Variante Süd plus – etwa 50 Hektaren. Das ist die Differenz, um die es dann geht. Wenn man keine Neubaustrecke zwischen Bern und Olten beschliesst, dann geht es um rund 100 Hektaren. Aber davon gehen wir ja nicht aus. Ich habe Ihrer Diskussion entnommen, dass Sie ja alle für «Bahn 2000» sind.

Diese 50 Hektaren sind nicht nichts. Aber für eine Nationalstrasse im Simmental, neben der bestehenden Hauptstrasse von Zweisimmen nach Wimmis, würden beispielsweise – ohne Rawil, der ist ja «erledigt» – viel mehr Hektaren benötigt. Das Simmental ist auch schön und landschaftlich wertvoll. Bei der Verbreiterung des Grauholzes, die richtigerweise auch von der Berner Regierung gewünscht wird, oder bei der Umklassierung der T 8 zwischen Schönbühl und Biel kommen wir nicht durch, ohne etwas Land in Anspruch zu nehmen. Wir befinden uns da, Herr Meier-Bern, immer in Uebereinstimmung (mit Ausnahme der Nationalstrasse Simmental, die ich abgelehnt habe) mit der Haltung der Berner Regierung. Das ist sehr erfreulich.

100 ha, 50 ha Landverlust für eine Neubaustrecke: das ist nicht nichts. Aber denken wir an die Relationen: Jetzt opfern wir jährlich etwa 2000 bis 2500 ha Land, nicht nur für Verkehrszwecke, sondern allgemein für Ueberbauungen in unserem Land. Hier geht es nicht jährlich um 50 oder 100 ha Land, sondern um ein einmaliges Landopfer, mit dem Zweck, ein Verkehrswegesystem zu gewährleisten, welches später grössere Landopfer unnötig macht.

Gütertransit BLS, auch eine Frage, die verschiedentlich gestellt wurde: Wir haben hier zu Recht vor 10 Jahren auf Begehren der Kantone Bern und Wallis einen Ausbau beschlossen, der die Kapazität der BLS mehr als verdoppeln soll. Der Simplon muss und kann für den Nord-Süd-Transit noch viel mehr nutzbar gemacht werden. Aber das geht nicht, ohne dass auch der Zubringerverkehr Basel–Olten–Bern sichergestellt ist. Ich habe schon etwas Mühe, das auf einen Nenner zu bringen: Auf der einen Seite die Investitionen in die BLS – wir haben bisher etwa 600 Millionen Bundesgelder dazu beigetragen – und auf der anderen Seite die mangelnde Bereitschaft zur Ausnützung dieser Kapazitäten auf der Zubringerstrecke.

Nationalrat Ruf-Bern, ich muss auch Ihnen sagen: Ohne Neubaustrecke gibt es keine wirklich ernstzunehmende «Bahn 2000». Dann machen wir mit Flickwerk weiter. Wir bauen da etwas aus, dort etwas aus und werden insbesondere am Lötschberg freie Kapazitäten für beliebige Zwecke

haben, weil wir die 12-Millionen-Kapazität Lötschberg–Simplon, die jetzt dort ausgebaut wird, nie werden auslasten können, weil wir die Ware von Basel her gar nicht heranbringen und vom Süden her nicht nach Basel hinaufschaffen können.

Schutz der Umwelt: Ich weiss nicht, welche Umwelt geschützt würde, wenn wir nach Ihrem Konzept, Nationalrat Ruf, einfach die bestehenden Anlagen ausbauen würden. Sind es die Siedlungsgebiete zwischen Bern und Olten? Sie würden dann einfach noch mehr belastet, da wir bewohnte Objekte niederreißen müssten, um mit den zusätzlichen Schienen durchzukommen! Welche Umwelt schützen wir so? Zählt der Mensch in seinen Lebensräumen, in seinen Arbeitsräumen nichts? Ist Umwelt nur Land? Wir dürfen unter dem Gesichtspunkt der Rücksichtnahme auf Umweltbedürfnisse – wenn wir darunter auch die menschlichen Lebens- und Arbeitsräume verstehen – keiner Verstärkung der bestehenden Anlagen das Wort reden.

Zur Zusammenfassung der Beschlüsse A und B, Herr Nussbaumer: Sie haben die Frage betreffend Gutachten des Bundesamtes für Justiz gestellt und gesagt, man habe den Eindruck, wir wollten diese Unbotmässigen an die Kandare nehmen oder sie Mores lehren. Das hat mich etwas berührt! Das wäre keine Politik; das machen wir nicht! Wir wollen «persuadere» mit Akkusativ, nicht mit Dativ! Wir wollen überzeugen, auch die Opposition; wir wollen nicht überreden, vor allem wollen wir niemanden Mores lehren. Das Bundesamt für Justiz hat in einem Gutachten, das Ihrer Kommission vorliegt, Bedenken geäussert und einer solchen Zusammenfassung widersprochen, und zwar mit der juristischen Begründung, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht Rechtssatzcharakter habe und in einem referendumspflichtigen Erlass (Gesetz oder allgemein verbindlicher Bundesbeschluss) nur Rechtssätze enthalten sein dürften. Wenn man beginnen wollte, Verwaltungakte, die nicht Rechtssatzcharakter hätten, also nicht generell-abstrakte Normen darstellten, in allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse hineinzunehmen und dem Referendum zu unterstellen, dann gelangte man allmählich zu einem allgemeinen Verwaltungsreferendum. Ihre Kommission hat sich in Kenntnis dieser Bedenken auf den Standpunkt gestellt, dass trotz solcher Präjudizierungsbedenken die Vorteile einer Zusammenfassung vor allem für den Stimmbürger überwiegen. Wir gehen davon aus, dass das Referendum in jedem Fall ergriffen wird, so dass dieser eines Tages Stellung nehmen muss. Der Bundesrat opponiert dieser Auffassung nicht.

Ein Letztes, Nationalrat Nussbaumer: Anpassungen der jetzt zur Diskussion stehenden Linienführung – Variante Süd plus oder eine andere – sind selbstverständlich bei der Ausführungsprojektierung möglich und auch nötig. Es geht nicht darum, dass zwischen den bezeichneten Ortschaften – sozusagen als Linienführungsfixpunkte – mit dem Lineal gerade Striche gezogen werden. Da soll und kann Rücksicht genommen werden – auf Siedlungsverhältnisse, auf Naturgegebenheiten, auf Umwelthanliegen im weiteren Sinn, aber auch auf das Zerstückerungsproblem. Das ist möglich und soll gemacht werden. Es ist das Anliegen, für das die Kommission die zusätzlichen 50 Millionen Franken in den Beschluss einbezogen hat.

Zum Schluss einige Folgerungen: Es geht bei «Bahn 2000» und ihren Neubaustrecken um das zentrale Anliegen einer koordinierten, langfristigen Verkehrspolitik. Die Vorlage ist Fundament einer effizienten Förderung des öffentlichen Verkehrs und ein anspruchsvolles, aufwendiges Vorhaben. Das steht ausser Frage. Aber sie ist massvoll, der Belastbarkeit des Bundeshaushaltes angemessen. Wir müssen von Konzepten zu Realisierungen, von Worten zu Taten weitergehen. Nicht der eigene Garten, so schön und gepflegt er auch sei und so sehr er mir auch am Herzen läge, darf Richtmass sein für das, was zur Bewältigung der Verkehrsbedürfnisse im Jahr 2000 notwendig ist. Nur die nationale Landschaft kann Richtmass sein. Das liegt im Interesse einer koordinierten Verkehrspolitik, einer rationellen Energieverwendung, einer langfristig sparsamen Landbeanspruchung und einer umweltverpflichteten Gesamtpolitik.

Ich glaube an die umwelt- und ressourcengerechte Bewältigung des künftigen Verkehrs in unserem Lande. Ich glaube auch an die unabdingbare Funktion und Aufgabe des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Eisenbahnverkehrs bei der Realisierung eines solchen Ziels. Nur wer an die Zukunft glaubt, kann sie auch gestalten. Wir wollen sie mit unserer Verkehrspolitik gestalten und sie nicht durch den Lauf der Dinge – es wurde vom Trend gesprochen – gestalten lassen. Die Gefahr ist zu gross, dass eine Gestaltung durch den blossen Lauf der Dinge zu einer Verunstaltung führen würde, die nicht mehr reversibel wäre. Ich bitte Sie, einzutreten und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsident: Es liegen zwei Anträge vor, welche die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückweisen möchten. Wir bereinigen zuerst diese beiden Rückweisungsanträge. In einer ersten Eventualabstimmung stellen wir den Antrag Müller-Scharnachtal dem Antrag Ruf-Bern, in der zweiten den obsiegenden dem der Kommission und des Bundesrates gegenüber.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire	
Für den Antrag Müller-Scharnachtal	63 Stimmen
Für den Antrag Ruf-Bern	2 Stimmen

Definitiv – Définitivement	
Für den Antrag Müller-Scharnachtal	17 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	130 Stimmen

A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzeptes BAHN 2000

Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000

Präsident: In bezug auf den Bundesbeschluss A hat Herr Nussbaumer den Antrag gestellt, gemäss Bundesrat zu verfahren. Die Kommission lehnt diesen Antrag ab und beantragt, den Beschluss A zu streichen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	127 Stimmen
Für den Antrag Nussbaumer	11 Stimmen

Präsident: Damit ist Bundesbeschluss A gestrichen.

B. Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000

Arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000

Präsident: Hierzu kann ich mitteilen, dass Herr Geissbühler seinen Rückweisungsantrag zurückgezogen hat. Es verbleiben noch zwei Rückweisungsanträge: Nussbaumer und Ruf-Bern.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire	
Für den Antrag Nussbaumer	48 Stimmen
Für den Antrag Ruf-Bern	3 Stimmen

Definitiv – Définitivement	
Für den Antrag der Kommission	132 Stimmen
Für den Antrag Nussbaumer	14 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1'

Antrag der Kommission

Der Bund verwirklicht das Konzept «Bahn 2000» mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern.

Titre et préambule, Art. 1'

Proposition de la commission

La Confédération réalise le projet RAIL 2000 dans le but de développer les transports publics en Suisse.

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Einleitung

Zu diesem Zweck wird das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch folgende neue Linien erweitert:

Bst. a bis d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Wanner

Bst. b

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, an Stelle der vorgesehenen Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist einen Vorschlag vorzulegen, der sich auf den Ausbau und die Begradigung der bestehenden Strecke beschränkt.

Eventualantrag Nussbaumer

Bst. b

b. Mattstetten–Riedtwil–Rothrist

Eventualantrag Hofmann

(falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden)

Art. 1

.... erweitert:

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne

b. Olten–Mutzens

c. Zürich-Flughafen–Winterthur

Eventualantrag Ruf-Bern

(Fassungen Bundesrat und Kommission)

Art. 1

.... durch folgende neue Linien erweitert:

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;

b. Olten–Mutzens;

c. Zürich-Flughafen–Winterthur.

Art. 1

Proposition de la commission

Introduction

Dans ce but, le réseau des Chemins de fer fédéraux ...

Let. a à d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Wanner

Let. b

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à présenter, en lieu et place du nouveau tronçon prévu entre Mattstetten et Rothrist, un projet se limitant à l'aménagement et au redressement du tronçon actuel.

Proposition subsidiaire Nussbaumer

Let. b

b. Mattstetten–Riedtwil–Rothrist

Propositions subsidiaires Hofmann

(au cas où les propositions de renvoi seraient rejetées)

....

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;

b. Olten–Mutzens;

c. Zurich-Aéroport–Winterthur;

Proposition subsidiaire Ruf-Berne

Art. 1

(version du Conseil fédéral et de la commission)

... complétée par les nouvelles lignes suivantes:

- a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;
- b. Olten–Muttenz;
- c. Zurich–Aéroport–Winterthur.

Wanner: Zu Buchstabe b: Ich bin in der Lage, mich sehr kurz zu fassen. Alles Wesentliche ist gesagt worden, Pro und Kontra sind erwogen, und Sie haben bereits einige sehr wichtige Entscheide gefällt. Ich bin mit der Mehrheit dieses Rates der Auffassung, dass es übergeordnete Gründe gibt, die für die «Bahn 2000» sprechen. Aus diesem Grunde habe ich mit Ueberzeugung für Eintreten auf die «Bahn 2000» gestimmt.

Weil mir an ihrer Verwirklichung liegt, stelle ich meinen Rückweisungsantrag in bezug auf die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Ausser der erwähnten sind alle Neubaustrecken unbestritten. Wollen Sie nun das mit Sicherheit zu erwartende Referendum riskieren und damit möglicherweise die ganze «Bahn 2000» in Frage stellen? Gut, man kann sagen, das Volk wird der «Bahn 2000» zustimmen. Dies ist aber bis zum Abend des Abstimmungstages eine Behauptung wie jede andere auch.

Wie wollen Sie sich verhalten, wenn das Volk nein sagt? Sind dann die berechtigten Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und der Bahn im besonderen nicht mehr vorhanden? Wohl kaum. Wenn Sie sich etwas im Volk umhören, taucht die Frage, ob eine Begradigungsvariante nicht mindestens diskutabel sei, immer wieder auf. Diese Frage wird im Zusammenhang mit einer allfälligen Volksabstimmung eine Rolle spielen. Im Volk wird man wissen wollen, wie es sich damit verhält und warum dieser Weg nicht mindestens in Erwägung gezogen wurde. Diese Fragen müssen auf den Tisch, bevor das Parlament endgültig über die «Bahn 2000» entscheidet. Die Strategie «alles oder nichts» könnte in eine Situation hineinführen, die niemand will und die der Sache selber am allerwenigsten dient. Selbst wenn die Ziele der «Bahn 2000» nicht in vollem Umfange erreicht werden können, scheint mir eine akzeptierte Ausbau- und Begradigungsvariante immerhin noch besser zu sein als eine vom Volk verworfene Neubaustrecke.

Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen, den Bundesrat anzuhalten, die Vor- und Nachteile einer Ausbau- und Begradigungsvariante konkret auf den Tisch zu legen. Ich behaupte ja nicht, dass dies das Ei des Kolumbus sei. Mir scheint aber, wir sind heute nicht in der Lage, in dieser Frage zu entscheiden, da wir nicht wissen, wie es sich mit den von mir aufgeworfenen Fragen verhält.

Kühne, Berichterstatter: Auch ich kann mich zum Rückweisungsantrag von Herrn Wanner kurz fassen. Die Argumentation ist vorher schon geliefert worden. Ich verweise vor allem auch auf die Argumentation im Zusammenhang mit der Kapazitätserhöhung auf der bestehenden Strecke. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist nicht unproblematisch; im Gegenteil, er bringt sehr grosse Eingriffe in bewohntes Siedlungsgebiet, in die Natur und Umwelt.

Es liegt klar auf der Hand, dass wir mit der Volksabstimmung ein gewisses Risiko eingehen. Niemand kann ein Resultat einer Volksabstimmung voraussehen. Wenn Herr Wanner aber sagt, eine akzeptierte Begradigung der bestehenden Strecke sei besser als eine nicht akzeptierte Neubaustrecke, so habe ich sehr grosse Zweifel, ob der Ausbau der bestehenden Strecke bedeutend besser akzeptiert würde als eine Neubaustrecke. Ich bin aber sicher, dass punkto Aufwand und Ertrag die Neubaustrecke bedeutend mehr Vorteile zu bringen vermag. Im übrigen muss ich Sie bitten zu bedenken, dass wir ein Zweikammersystem haben und dass sich ohne weiteres der Ständerat noch einmal über diese Aufgabe beugen kann.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, den Antrag Wanner abzulehnen.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, auch diesen Rückweisungsantrag abzulehnen. Ich habe Ihnen vorhin schon gesagt, dass ein Ausbau der bestehenden Strecke, gerade zwischen Mattstetten und Rothrist, besiedeltes Gebiet weit stärker treffen und weit schlimmere Immissionen zur Folge haben würde als eine Neuanlage. Mit Blick auf die Umweltbilanz insgesamt wäre das sicher nicht zu verantworten. Das wurde sorgfältig geprüft. Die Variante KAP war Gegenstand einer ganz genauen Abklärung. Ich bitte Sie, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Wanner	21 Stimmen
Dagegen	94 Stimmen

Präsident: Zunächst kommen die anderen Antragsteller zu Artikel 1 zu Wort.

Nussbaumer: Ich habe Ihnen für die Detailberatung vorgeschlagen, es sei Buchstabe b dahingehend zu ergänzen, dass die neue Linie über Riedtwil zu führen ist. Was hätte das für Konsequenzen?

1. Die Variante Süd-Süd oder eine verbesserte Südvariante, die keine neuen Durchschneidungen bringt, werden dadurch nicht vom Tisch gefegt.

2. Die Jurasüdfusslinie ist für den Knotenpunkt Biel entlang der bestehenden Strecke auszubauen und nicht über Herzogenbuchsee.

Die Kommission ist nicht auf die Variante Süd-Süd eingetreten und hat sie nicht durchberaten, vor allem auch deshalb, weil die SBB übertriebene Kosten aufgerechnet haben. Die inzwischen vorgenommenen Abklärungen haben ergeben, dass der Ausbau der Süd-Süd-Variante und der Jurasüdfusslinie im Kostenrahmen von 1,17 Milliarden Franken liegt, also etwa 190 Millionen über dem Kostenrahmen der Variante Süd plus mit den Zusatzkosten der Juralinie.

Man hat mir wegen dieses Antrages vorgeworfen, ich betriebe St. Florians-Politik. Die Variante Süd-Süd ist kein St. Florians-Vorschlag der Solothurner. Der Ausbau der Linie Olten–Aarau im Rahmen der «Bahn 2000» auf vier Spuren und der bereits vorgezogene Ausbau der Ruttigerlinie brauchen mindestens 15 Hektaren Solothurner Land, etwa halb soviel, wie der Kanton Bern für die Süd-Süd-Variante bereitstellen müsste. Diese Relation könnte das nachbarliche Verhältnis wohl kaum stören.

Le rapporteur de langue française vient de prétendre que la ligne Sud-Sud néglige les intérêts de la Suisse romande. Le développement de la ligne du pied sud du Jura est indispensable pour compléter la variante Sud-Sud. Il faut absolument doubler les tronçons à voie unique et rectifier les sections qui, comme celle de Wangen a. A.–Niederbipp, présentent de nombreuses courbes. De cette manière, on pourra accomplir le trajet Bienne–Zürich en une heure, même en prévoyant trois arrêts. Une revalorisation de cette ligne Genève–Bussigny–Yverdon–Neuchâtel–Bienne–Soleure–Olten est, pour la population de la partie septentrionale de la Suisse romande, nettement plus avantageuse que n'importe quelle autre solution. Elle relie la région non seulement à la Suisse orientale mais aussi au reste de la Suisse romande et au Bas-Valais. Par contre, la variante Sud-Plus détournerait le trafic de la ligne Soleure–Olten en dévalorisant la ligne existante du pied sud de Jura sur ce trajet tout en privant sans nécessité le trajet Herzogenbuchsee–Olten de la variante Sud d'une capacité considérable. Das Drama der Jurasüdfusslinie wird mit der «Bahn 2000», der Annahme der Linie Süd plus, nicht abgeschlossen sein; es wird sich fortsetzen. Die Kollegen Fehr, Aubry und Cavadini kämen beim Direktausbau der Linie Solothurn–Olten zehn Jahre früher zu ihrem Stundentakt von Biel nach Zürich.

Wie wird der Ausbau Süd plus aussehen? Zuerst wird sicher Süd gebaut, der grösseren Kapazität dieser Linie wegen; später kommt die Linie Süd plus nach Solothurn, und zuletzt dann Solothurn–Biel: Erst im Jahre 2005 werden also

die Bieler, die Neuenburger und die Jurassier eine halbe Stunde weniger Zeit brauchen, um nach Zürich zu reisen. Eine solche Abwicklung des Bauvorganges gilt es zu bedenken:

Würde die Jurasüdfusslinie doppelspurig gemacht und für sich ausgebaut, würde man auch die grössere Kapazität erhalten. Es könnte sich nach Inbetriebnahme des ganzen Konzeptes «Bahn 2000» für die Jurasüdfusslinie noch einmal eine schlimme Situation einstellen, indem beim Betrieb eingesehen würde, dass der Flaschenhals zwischen Olten und Herzogenbuchsee ein Problem ist. Das hätte zur Folge, dass die Linie mit geringerer Kapazität – also die Juralinie – aus diesem Konzept herausgenommen werden müsste.

Ich sehe nicht sehr rosig für die Gleichberechtigung der Jura-Kantone, aber ich muss doch Herrn Staatsrat Cavadini sagen: Die «variante sud-sud» ist keine Nullvariante; sie beinhaltet nämlich den Direktausbau der Linie Biel-Olten auf der jetzigen Spur mit Verbesserungen und würde Ihnen vielleicht schon im Jahre 1993 eine bessere Verbindung nach Zürich bringen.

Nachdem ich aber heute gehört habe, dass eine Süd-Variante zu wählen ist und dass auch im Rahmen der Umweltverträglichkeit noch Verschiebungen des Trassees möglich sind, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Hofmann: Ich beantrage Ihnen, den Entscheid über die neue Linie Mattstetten–Rothrist in einem besonderen Bundesbeschluss D vorzulegen. Hinsichtlich der Verbindungsbezeichnung zwischen «Mattstetten und Rothrist» sind auch hier verschiedene Auslegungen (Interpretationen) erfolgt.

Durch Herrn Bundesrat Schlumpf würde in der Kommission gesagt – ich gehörte dieser Kommission nicht an, aber ich habe das Protokoll konsultiert -: «Mit der Streckenbezeichnung Mattstetten–Rothrist ist in Artikel 1 des Bundesbeschlusses B eindeutig die Variante Süd gemeint. Wenn der Bundesrat dem Parlament die Variante Nord vorgeschlagen hätte, wäre der nordwestliche Punkt mit Aarburg, Oftringen oder Olten angegeben worden. Eine Konkretisierung im Bundesbeschluss ist nötig, damit interessierte Kreise nach der Zustimmung zum Bau der neuen Linie durch das Parlament die Referendumsfrage prüfen können.» Andererseits wurde durch Herrn Leo Weber, der der Kommission angehörte, hier ausdrücklich erklärt, dass die Streckenbezeichnung «Mattstetten–Rothrist» einen weiten Spielraum offen lasse. Was gilt nun eigentlich?

Der Sprechende würde es begrüssen – und mit ihm auch andere –, wenn über diese Variante gesondert abgestimmt werden könnte, weil wir nicht gegen die «Bahn 2000» sind: Denn die «Bahn 2000» beinhaltet neben der Linie Mattstetten–Rothrist vieles andere, für das auch wir uns bejahend aussprechen wollen. Es ist nicht in Ordnung, wenn man uns zwingt, gegen die «Bahn 2000» Stellung zu beziehen, nur weil wir uns mit der vorgelegten Variante Süd plus, gestützt auf die heutige Umweltverträglichkeitsprüfung, nicht einverstanden erklären können.

Jeder Stimmbürger hat einen bundesrechtlich gewährleisteten Anspruch darauf, dass kein Abstimmungsergebnis anerkannt wird, das nicht den freien Willen der Stimmberechtigten zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck bringt. Dieser Grundsatz entspricht einer gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtes.

Von Gesetzes wegen untersteht nur der Bundesbeschluss B über den Bau neuer Linien dem fakultativen Referendum. Wenn ein allfälliger Variantenentscheid nur zusammen mit dem Entscheid zum Konzept «Bahn 2000» einer Volksabstimmung unterworfen werden kann, obwohl bei den Linien-Varianten noch ein Spielraum besteht, dann bedeutet das eine Verletzung des freien Stimmrechtes; denn viele Bürger, auch im Oberaargau, sind für das Konzept «Bahn 2000», lehnen aber die von der Kommission unterbreitete Linien-Variante, so wie sie vorliegt, ab.

Die beiden Beschlüsse müssen deshalb entflochten werden. Jedes andere Vorgehen wäre unserer Meinung nach verfassungswidrig. Ich ersuche Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Ruf-Bern: Nachdem Sie die Rückweisungsanträge, welche die Chance geboten hätten, das gesamte Konzept im Sinne der geäusserten Bedenken zu überprüfen, abgelehnt haben, geht es nun bei der Auflistung der neu zu erstellenden Linien in Artikel 1 um die eigentliche «Wurst» der Vorlage. Ich beantrage Ihnen aus folgenden Gründen, das Teilstück Mattstetten–Rothrist zu streichen:

Wie ich in der Eintretensdebatte bereits ausgeführt habe, bedeutet es unseres Erachtens einen umweltpolitischen Irrsinn ohnegleichen, Hunderte von Hektaren besten Kulturlandes und Waldes einer neuen Super-Schnellbahn zu opfern. Die verlangten Opfer an natürlichen Lebensgrundlagen und deren Gefährdung sind, verglichen mit dem zu erwartenden Nutzen – in einer Zeit, in welcher die Umwelt immer schneller einem Kollaps entgegensteuert – schlichtweg unverantwortbar. Wir sollten einmal daran denken, dass auch künftige Generationen noch in einer einigermaßen lebenswerten Umwelt aufwachsen möchten und ein Recht darauf haben!

Die Vorteile des Konzeptes «Bahn 2000» – mehr Fahrgelegenheiten, Verkürzungen der Gesamtreisezeiten, neue Direktverbindungen, kürzere Wartezeiten, attraktivere Dienstleistungen usw. – lassen sich auch durch Modernisierungen und dem Ausbau der bestehenden Bahnanlagen realisieren – ohne eine landfressende Super-Schnellbahn durch das Mittelland. Entgegen den immer wieder, auch in dieser Debatte gehörten Behauptungen von SBB, Bundesrat und Kommission lässt sich das Konzept «Bahn 2000» mit unbedeutenden Abstrichen auch ohne die umstrittene Neubaustrecke realisieren. Das Konzept stirbt also ohne die neue Linie Mattstetten–Rothrist keineswegs, sondern muss allenfalls etwas redimensioniert werden, wodurch es aber nicht zu einer Flickwerk wird, Herr Bundesrat Schlumpf.

Lassen Sie mich diese Aussage hinsichtlich der Verbindung Bern–Zürich belegen, die ja gemäss Konzept in weniger als einer Stunde zurückgelegt werden muss. Dieses Ziel lässt sich auf der ausgebauten Stammstrecke erreichen. Zu diesem Schluss gelangen unabhängige Fachleute, u. a. gestützt auf Projektunterlagen der SBB – zu diesem Schluss gelangen also auch die SBB selbst –, Projektunterlagen, die allerdings der Öffentlichkeit in höchst fragwürdiger Weise vorenthalten worden sind, um ein falsches Bild zu erwecken.

Es sind folgende Punkte zu beachten: Die heutige Fahrzeit von 73 Minuten auf der Strecke Bern–Zürich wird schon nach der Inbetriebnahme der baureif geplanten sogenannten «Grauholzlinie» von Worblaufen nach Mattstetten nach Angaben der SBB um 4 Minuten gekürzt. Es verbleiben 69 Minuten. Der seitens der SBB im Zusammenhang mit dem Projekt «Bahn 2000» teils erwogene, teils bereits fest eingeplante mehrspurige Ausbau der Teilstrecke Däniken–Ruppertswil wird – auch ohne den Einsatz neuartiger Hochleistungslokomotiven – eine Einsparung von weiteren 3 Minuten erbringen. Es verbleiben noch 66 Minuten. Eine weitere Fahrminute an Einsparung ergibt die volle Ausnutzung der im Bahnhof Olten möglichen Durchfahrtschwindigkeit. Des weitern wird eine Fahrminute durch eine leichte Erhöhung der zwischen Ruppertswil und Zürich–Altstetten heute gefahrenen Spitzengeschwindigkeit erreicht, damit verbleiben noch 64 Minuten.

Die restlichen Minuten können durch bauliche Massnahmen eingespart werden, wie sie seitens der Bundesbahnen bereits heute erwogen werden bzw. geplant oder sogar beschlossen sind:

a. durch den Ausbau der Bahnhofanlagen in Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal, ferner der Stationen Hindelbank, Lyssach, Wynigen und Riedwil nach den sich ergebenden neuen bahntechnischen Erfordernissen;

b. durch die Erstellung eines neuen, zweiten Burgdorfer Tunnels auf der Ostseite des heute schon bestehenden Tunnels.

Die Einmündung in die bestehende Strecke kommt etwa 850 m nördlich des bestehenden nördlichen Tunnelportals zu liegen und erfordert keine Inanspruchnahme von Kulturland;

c. durch den Bau eines Umformerwerks (ohne Landbedarf) in Bickigen bei Wynigen, in der Nähe von Burgdorf, auf dem dortigen BKW-Areal, zur Sicherung der Energieversorgung angesichts höherer und noch zunehmenden Verbrauchs. Mit diesen baulichen Massnahmen wird es – zusammen mit dem Einsatz der von den SBB geplanten neuen Hochleistungs-Asynchronlokomotiven – ohne Schwierigkeiten möglich sein, die Gesamtfahrzeit Bern–Olten–Zürich auf weniger als eine Stunde herabzusetzen. Zusätzlich wird die Begradigung einiger Kurven unvermeidlich sein. Der erforderliche Gesamtaufwand erreicht höchstens einen Drittel der Kosten für die Neubaustrecke gemäss der am meisten umweltzerstörenden Variante Süd plus und wird somit unter 400 Millionen Franken bleiben.

Der hier geforderte Ausbau der heutigen Strecke Bern–Olten vermeidet alle Nachteile einer allfälligen Neubaustrecke bezüglich Landschaft, Umweltschutz und Beeinträchtigung der Lebensqualität im allgemeinen. Wir wissen, dass die Bundesbahnen selbst, Herr Generaldirektor Eisenring, schon Studien und Vorarbeiten für einen Ausbau der bestehenden Strecke im Sinne einer abschnittweisen betrieblichen Leistungserhöhung unternommen haben oder noch zu unternehmen gedenken. Weil man aber unbedingt ein Maximum, einen grossen «Jahrhundertwurf», verwirklichen will und dabei weder auf die Umwelt noch auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nimmt, hat man diese Erkenntnisse bewusst verschwiegen. Sie widerlegen nämlich eindeutig die behauptete, angebliche Notwendigkeit einer Neubaustrecke durch das Mittelland. Durch einen Ausbau der Jurasüdfuss-Linie kann im weiteren die Verbindung Westschweiz-Ostschweiz wesentlich verbessert werden.

Zur Kapazitätsfrage auf der Stammstrecke Bern–Olten ist festzuhalten, dass einerseits noch heute eine beträchtliche Kapazitätsreserve auf dieser Linie besteht und dass andererseits der Güterverkehr Richtung Lötschberg, der ohnehin rückläufig ist, über die Jura- und die Jurasüdfuss-Linie umgeleitet werden kann, die – wenn nötig – auszubauen sind, insbesondere die Verbindung Basel–Delsberg (das Problem der fünf SBB-Stellen in Delsberg wird sich sicherlich lösen lassen; Insider wissen, was ich meine!), so dass eine ausgebaute Stammstrecke Bern–Olten noch gesteigerte, jedenfalls aber ausreichende Kapazitäten für den Personenverkehr aufweist.

Zudem ist der SBB-Transitgüterverkehr rückläufig. Es stellt sich die Frage – die ich bereits heute morgen gestellt habe –, woher man denn all die Tausende von Transitgütertonnen hernehmen will, die man dereinst – *nota bene* zu teureren Bedingungen als in den Konkurrenzländern Frankreich und Oesterreich – durch den Lötschberg leiten will?

Beim vorliegenden Antrag gilt es nun, deutlich Farbe zu bekennen. Gerade den Parlamentariern aus dem Kanton Bern ist der grosse Unmut über die geplante Neubaustrecke im Berner Volk bekannt. Man muss dieser Stimmung doch Rechnung tragen – wie da und dort gesagt worden ist –, denn schliesslich stehen in einem Jahr wieder Nationalratswahlen vor der Tür. Das Resultat sind dann mehr oder weniger halbherzige Rückweisungsanträge oder etwa ein Antrag auf Untertunnelung; Anträge, die den Eindruck erwecken sollen, man nehme sich der Sorgen des Volkes an, die aber alle das Uebel nicht grundsätzlich beseitigen, sondern lediglich eine angeblich weniger umweltbelastende Variante als die Variante Süd plus erreichen wollen. Damit ist der Bevölkerung nicht gedient. Deshalb haben wir auch den bekannten Variantenstreit erlebt. Die Berner Regierung sprach sich für die Variante Nord, aber gegen die Variante Süd oder Süd plus aus, die Solothurner Regierung gegen die Variante Nord usw. Man wollte sich gegenseitig den Schwarzen Peter zuspielen. Das war und ist Sankt-Florians-Politik in Reinkultur. Nicht so die grundsätzliche, mehrmals zum Ausdruck gebrachte, umweltpolitisch motivierte Ablehnung einer Neubaustrecke gleich welcher Variante: Unsere Bedenken wären im Falle der Variante Nord im wesentlichen dieselben, obwohl hier massgeblich eine andere Region im Kanton Solothurn betroffen würde.

Geben Sie bitte im Interesse vor allem des Kulturlandschut-

zes den SBB die Gelegenheit, ihre Pläne für den Ausbau der Stammstrecke Bern–Olten aus den Schubladen hervorzu ziehen, indem Sie meinem Antrag zustimmen. Was nützen die besten Verkehrsverbindungen, wenn die Umwelt, durch die man fährt, dereinst nicht mehr lebenswert sein wird? Ich bitte Sie nochmals, stimmen Sie meinem Antrag zu, sonst könnte Ihnen nämlich das Volk sehr wohl einen Strich durch ihre Rechnung machen!

M. Butty: Je n'interviens pas dans le débat à propos de la lettre b, mais de la lettre a.

Je m'exprime à ce sujet, car le cinquième des nouveaux tracés touche le canton de Fribourg: Vauderens–Villars-sur-Glâne.

Nous approuvons RAIL 2000 bien que nous soyons très touchés par les travaux envisagés, parce que nous estimons que ce projet tient compte d'une stratégie globale qui est peut-être la seule encore possible. De plus, il s'inscrit dans un cadre européen.

Je souligne qu'à Strasbourg, j'ai eu l'occasion de remarquer, ainsi que des collègues d'autres pays, les efforts accomplis au niveau européen par notre Ministre des transports, M. Schlumpf, en tant que président en fonction du Comité des ministres des transports. Je tiens à lui rendre hommage pour son attitude qui est très appréciée et qui rend un grand service à notre pays. En outre, les efforts de M. Schlumpf ont certainement contribué à lui faire prendre conscience, ainsi qu'à ses collaborateurs, de la nécessité d'intervenir maintenant.

En effet, pour des réalisations de grande envergure – telles que celles dont nous débattons – il faut un effort de compréhension et de solidarité de toutes les régions concernées. Cependant, cet effort doit être proportionné au but fixé et tenir compte des priorités déterminées dans d'autres domaines comme l'environnement, l'agriculture, le trafic régional, le développement économique, etc.

Ce sont les raisons pour lesquelles je souligne que les 27 kilomètres de nouveau tracé, situés dans le canton de Fribourg, constituent la seule nouvelle ligne ferroviaire en Suisse romande. Cela ne va pas sans poser de problèmes, même si le canton de Fribourg approuve dans leur ensemble les propositions qui seront soumises.

A ce propos, Monsieur le président, je voudrais vous dire combien nous avons apprécié la vision locale qui a été effectuée dans notre région et qui a permis à notre commission de se rendre compte sur place – c'est probablement la seule fois – de la signification concrètement d'un nouveau tracé.

En effet, il faudra investir plus de 350 millions pour gagner neuf minutes. Est-ce exagéré? Je ne le pense pas. RAIL 2000 ne vise pas seulement à accroître la vitesse, mais c'est également une stratégie pour optimiser les temps de déplacement. Rien ne sert d'aller plus vite si c'est pour attendre plus longtemps la correspondance. Cela signifie le maintien de l'horaire cadencé et l'augmentation de l'offre de service. C'est ce que prévoit RAIL 2000 en planifiant des trains toutes les demi-heures.

Voici les quatre questions que j'ai posées lors de la première séance de la commission en février auxquelles il n'a été répondu que partiellement à la fin nos débats.

Tout d'abord, quel était ce nouveau tracé? Il fallait le connaître. Certains disent: «Votons le principe des tracés et nous discuterons ensuite.» Il n'est pas possible d'agir ainsi. Il faut d'abord connaître le tracé et ensuite accepter le principe. C'était la raison de ma question.

Je remercie la direction des Chemins de fer fédéraux qui nous a permis de visionner de manière très précise le futur tracé. Cela était très intéressant, tant pour les membres de la commission que pour les représentants de la région. J'ajoute encore une seule remarque.

Nous avons constaté qu'il y aurait des tranchées de plus de treize mètres de profondeur. Cela constitue tout de même une atteinte importante à l'environnement et à l'agriculture. Par conséquent, nous estimons qu'il ne coûterait guère plus cher, dans ces conditions, de couvrir la voie. D'ailleurs, les

nouveaux plans prévoient que le tiers du tracé environ sera couvert ou en viaduc. Il était donc indispensable que nous nous rendions compte de ce que représentait treize mètres de profondeur. Nous demanderons donc que cette question soit rediscutée. Sinon, il n'y a plus de problème essentiel pour le tracé tel qu'il nous a été présenté.

Deuxième question, quel est l'avenir de l'ancien tracé? Il nous a été répondu que les anciennes voies serviraient probablement au trafic régional et que des discussions seront engagées avec les communes concernées de la région. C'est le cas. Nous verrons si le tracé subsistera, s'il sera remplacé par un service de bus ou éventuellement par d'autres solutions. Evidemment, nous demanderons que les éventuelles voies qui ne seront plus desservies soient restituées à l'agriculture.

Troisième question, quel est le sort des anciennes gares, notamment celle de Romont? Les réponses qui nous ont été fournies sont, à notre avis, satisfaisantes. Evidemment, on ne peut réaliser quelque chose de nouveau sans avoir certains inconvénients. On tiendra compte de l'environnement, par exemple d'hôpitaux tout proches et des zones de développement industriel.

En ce qui concerne la gare de Romont elle-même, puisque le nouveau tracé n'y passe plus – c'est cela la réalité – elle demeurera en l'état pour le trafic marchandises et le trafic voyageurs. Elle sera desservie par ce que l'on appelle maintenant les trains directs B. Je ne connaissais pas cette notion jusqu'à ma participation aux séances de la commission. Les trains directs B ne sont pas des trains «Intercity». D'ailleurs, ceux-ci ne s'arrêtent pas à Romont aujourd'hui déjà. Par conséquent, sur ce plan, on peut dire qu'on a donné satisfaction à cette région dans les grandes lignes. En revanche, la situation demeure encore très délicate, en particulier pour les localités de Chénens, Rosé, Neyruz et Matran. Il faudra donc prévoir l'affectation de cette ancienne ligne et de ces gares.

Nous pensons qu'au moment où une forte propagande est faite en faveur de l'intensification du trafic ferroviaire, il serait dommage de renoncer à desservir, au nom d'une grande ligne qui s'inscrit dans une stratégie globale, des régions qui se développent et où les gens s'y sont installés parce qu'il y avait une gare. L'essentiel pour nous est d'assurer le trafic régional.

Avec le problème de la gare de Fribourg, il est bien évident qu'on ne saurait concevoir la réalisation de RAIL 2000, avec les inconvénients inhérents pour le pays de Fribourg, sans améliorer l'accueil, notamment en gare de Fribourg, au moment où les GFM font une nouvelle gare routière. Nous savons que des contacts sont établis, nous souhaitons que cela puisse se réaliser au plus tôt, en particulier pour l'accueil des voyageurs, pour le trafic marchandises, pour le parking, en collaboration avec la commune. Il semble d'ailleurs que les crédits sont à disposition.

Si j'ai fait cette intervention, c'est parce que je voulais montrer, de manière concrète, ce que représente pour une région le changement du tracé d'une voie ferroviaire, avec des gares qui sont concernées et qui sont peut-être abandonnées. Il faut, dans le cadre de la réalisation de RAIL 2000, non seulement accroître les circulations pour étoffer l'horaire, mais également rendre les prestations accessoires plus attractives.

Quant à nous, nous n'avons pas d'obstacle majeur au projet qui nous est présenté et nous le soutiendrons.

Eng: Gestatten Sie mir als Vertreter des Kantons Solothurn einige Bemerkungen zur Neubaustrecke Olten–Mattstetten. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn liess durch eine ausserparlamentarische Arbeitsgruppe, die zu präsidiieren ich die Ehre hatte, die Stellungnahme zum Konzept «Bahn 2000» vorbereiten. In ihren Empfehlungen vom 8. Oktober 1985 stellte die Arbeitsgruppe fest, dass das Konzept «Bahn 2000» den Zielsetzungen Rechnung trägt, die der Kanton Solothurn im Jahre 1983 in seiner Stellungnahme zum damaligen NHT-Projekt postulierte. Es werden namentlich die Forderungen, die Mittelzentren besser zu

bedienen, gute Verbindungen in die ländlichen Regionen zu ermöglichen und die Jurasüdfuss-Linie aufzuwerten, erfüllt. Per saldo ergeben sich beim Konzept «Bahn 2000» für die Regionen Olten und Solothurn markante Verbesserungen durch die Einführung des Halbstundentaktes und durch die Erhöhung der Zahl von umsteigefreien Direktverbindungen. Für Grenchen lässt sich das Angebot ebenfalls stark verbessern, wenn noch einige Retouchen im Konzept «Bahn 2000» angebracht werden. Aber auch alle übrigen Bahnhöfe, die im Einzugsgebiet unseres Kantons liegen, namentlich auch die ausserkantonalen Schnellzugstationen von Laufen, Basel und Liestal, profitieren vom besseren Angebot.

Nach eingehenden Untersuchungen ist unsere Arbeitsgruppe im weiteren zum Schluss gekommen, dass sich die Angebotsverbesserungen von «Bahn 2000» nicht ohne Neubaustrecke Mattstetten–Olten realisieren liessen. Eine Beschränkung auf den Ausbau der Gäulinie und der daran anschliessenden Jurasüdfuss-Linie könnte die Zielsetzungen von «Bahn 2000» keineswegs erfüllen. Die Neubaustrecke Mattstetten–Olten bildet eine unverzichtbare Voraussetzung.

Die Arbeitsgruppe hat in ihrem Bericht auch die Varianten Nord und Süd aus raumplanerischer und technischer Sicht verglichen. Der damalige, im Herbst 1985 geltende Planungsstand liess allerdings keine abschliessende Beurteilung zu. Immerhin musste festgestellt werden, dass bei beiden Varianten die Nachteile klar überwogen. So bräuchte die Variante Nord im Gäu und im Raume Olten nahezu unlösbare Probleme.

Die Variante Süd plus, die von der vorberatenden nationalrätlichen Kommission einstimmig bevorzugt wurde, stellt nun eine optimale Lösung zwischen den technischen Vorteilen der Variante Nord und ihrer raumplanerischen und finanziellen Nachteilen dar. Mit der Variante Süd plus wird Biel als vollwertiger Anschlussknoten im Stundenabstand und mit neuen Direktverbindungen auf der Ost-West-Achse via Jurasüdfuss einbezogen.

Andererseits wird die vor wenigen Jahren neu gebaute Strecke durch das Rutigetal weiterhin benutzt, so dass in diesem Bereiche keine neue Strecke gebaut werden muss. Der Bau der neuen Strecke wird weniger technische Schwierigkeiten mit sich bringen und einen wesentlich geringeren Kostenaufwand erfordern. Durch die Aufwertung der bestehenden Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee wird der bisher bestehenden regionalen Opposition gegen eine Aufhebung dieser Linie Rechnung getragen. Die Variante Süd plus bedarf zu ihrer Optimierung allerdings einiger Rahmenbedingungen, so dass keineswegs auf den vorgesehene Ausbau der Gäubahnlinie und der Jurasüdfusslinie verzichtet oder die in Angriffnahme dieser Arbeiten hinausgeschoben werden kann. Unverzichtbar sind überdies alle technisch möglichen Verbesserungen zur Einschränkung der Immissionen und alle zweckmässigen Massnahmen zugunsten der landwirtschaftlichen Produktion. Schliesslich sind der Halt der Züge Biel–Zürich in Solothurn und Olten und das bisherige Angebot auf der Strecke Olten–Solothurn zu gewährleisten.

Unter diesen Rahmenbedingungen, die im Konzept «Bahn 2000» bereits vorgesehen sind, bitte ich sie, der Kommission zuzustimmen.

M. Berger: Toutes les propositions d'amendement qui nous ont été soumises, afin de modifier un des tronçons, ont certainement des côtés positifs, mais je crains fort qu'elles ne règlent rien et qu'elles n'atteignent pas l'objectif fixé, et surtout qu'elles n'apportent aucune solution au problème de fond.

Il n'y a rien de surprenant à ce que l'opposition à un tronçon ferroviaire soit forte, voire très forte. Nous comprenons l'opposition qui se manifeste notamment dans la zone concernée du tronçon Mattstetten–Rothrist. Nous comprenons l'inquiétude des agriculteurs, de tous ceux qui seront touchés par cette emprise ferroviaire. Pour le paysan, c'est une part importante de son outil de travail qui sera amputée

et des surfaces qui seront perturbées par le sectionnement du territoire.

Si je soutiens le projet du Conseil fédéral, amendé par la commission, c'est qu'il est important et fondamental d'équiper notre réseau ferroviaire d'une infrastructure répondant aux besoins de notre économie et de notre société en général et que l'amputer ou modifier en quoi que ce soit l'un des tronçons réduirait à néant l'objectif final. Il faut savoir aussi que l'agriculture et son environnement sont intéressés et directement concernés, au même titre que les autres secteurs d'activités nationales, par cette réalisation.

Malheureusement, il n'est pas possible de réaliser une telle infrastructure sans un sacrifice. Aussi est-il impératif d'envisager la réalisation de ces nouveaux réseaux en ménageant au maximum les terres agricoles et l'environnement, comme cela a déjà été dit. Je voudrais que l'on me comprenne bien. Ce n'est pas au choix du tracé que je me réfère mais à l'affinement du tracé choisi, consiste à s'efforcer d'effectuer ce tracé dans les meilleures conditions. En effet, tracé pour tracé, pour l'agriculteur, la meilleure terre, vous le savez tous, c'est la sienne, qu'elle se trouve en zone de plaine, de colline, ou de montagne. Choisir d'autres tracés, ce n'est en définitive que reporter les oppositions ailleurs.

Dans cette optique, un dialogue très ouvert avec les responsables locaux – communes, organisations agricoles – et surtout avec les propriétaires touchés, sera de nature à contribuer à mieux intégrer les tracés choisis et à mieux régler les problèmes humains qu'ils engendrent. Un tel souhait peut paraître utopique, banal, allant de soi, mais l'expérience faite dans certaines régions lors de l'implantation des derniers tronçons d'autoroute nous autorise à confirmer le bien-fondé d'une rencontre très ouverte entre partenaires.

C'est dans cet esprit d'écoute réciproque, avec tous les milieux concernés, qu'il sera possible de limiter au maximum les nuisances engendrées par ces nouveaux tracés ferroviaires. Je vous propose donc d'accepter la construction de ces quatre nouveaux projets de lignes, tels que présentés par le Conseil fédéral et amendés par la commission, et de refuser les amendements proposés.

Nussbaumer: Obschon Sie meinen Antrag auf Teilung der Vorlage verworfen haben, bitte ich Sie, dem Antrag von Herrn Hofmann zur Aufteilung der Vorlage in der Detailberatung zuzustimmen. Die SBB lebt auch vom Ansehen, das sie bei ihren Benützern genießt. Hat sie ein Interesse daran, alle SBB-Freunde in der Region zwischen Olten und Bern zu zwingen, gegen das Projekt «Bahn 2000» zu stimmen, weil sie nicht mit der Linienführung einverstanden sind? Sie haben heute die Antwort des Bundesrates auf meinen Teilungsantrag gehört. Ich wollte ja an der Position A des Bundesbeschlusses festhalten. Die Bedenken des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes wurden leider in diesem Rat beim Beschluss nicht berücksichtigt.

Als Nichtjurist muss ich immer wieder staunen, welch unexakte Wissenschaft die Jurisprudenz ist. Wenn wir ein gut begründetes Exposé der höchsten Instanz hier im Bundeshaus, des EJPD, haben, dann finden sich Juristen, die das ohne weiteres übergehen können. Aber wehe wenn einmal ein Nichtjurist einen solchen Sündenfall begeht, dann wird er an die Kandare genommen.

Ich bitte sie, dem Antrag Hofmann zuzustimmen.

Kühne, Berichterstatter: Zuerst zu den Bemerkungen von Herrn Butty: Die Kommission ist am 25. August im Kanton Freiburg gewesen und hat die Strecke besichtigt. Dabei waren Herr Regierungspräsident Freymond, die HH Regierungsräte Morel und Massy sowie der Gemeindepräsident von Romont, Herr Schmutz, anwesend. Herr Regierungspräsident Freymond hat mir ausdrücklich bestätigt, dass er mit dem Stand der Planung sehr zufrieden sei, dass es noch Detailfragen zu lösen gebe, und er hat sich optimistisch gegeben, dass sich hier eine einvernehmliche Lösung anbahne.

Zum Antrag von Herrn Ruf-Bern: Es ist das gleiche Problem, das wir auch schon gehabt haben. Es geht vor allem wieder um die Strecke Mattstetten–Rothrist. Herr Ruf-Bern will auf die Neubaustrecke hier verzichten, er hat verschiedene Fahrplanberechnungen vorgenommen und ist dann auf 59 Minuten gekommen. Ich muss ihnen den Tip geben: Sie müssen ihre Planungsarbeiten noch etwas weiterführen, bei «Bahn 2000» nützt es nämlich erst etwas, wenn man bei 55 Minuten angelangt ist. In einer Minute steigen Sie nicht um.

Ich habe ihnen noch einen weiteren Tip: Ohne eine Begründung und eine leistungsfähige Linie auf dieser Strecke müsste ich nämlich auch den Titel ändern. Das wäre nicht mehr das Konzept «Bahn 2000», das im Jahre 2000 noch modern sein soll, und zwar vor allem deshalb, weil die bisherige Linie sehr oft Streckenabschnitte aufweist, die mit 80 Stundenkilometern durchfahren werden müssten und die heute, infolge von Kapazitätsengpässen, nicht einmal mit diesem Tempo ausgenützt werden können. Ich habe ihnen schon angedeutet, dass ich das selber auf dem Stand der Lokomotive mitverfolgen konnte.

Sie reden mehrmals von Hunderten von Hektaren Kulturland und kommen dann auf die Strecke Rothrist–Mattstetten zu sprechen. Es geht nicht um Hunderte von Hektaren von Kulturland. Es geht um 92 Hektaren Kulturland und Wald zusammen. Auch das ist eine respektable Zahl, zugegeben. Herr Hofmann will den Bundesbeschluss über die neue Linie Mattstetten–Rothrist in einen separaten Beschluss und die anderen drei Neubaustrecken gemeinsam in einen Beschluss kleiden. Ich bin nun nicht Jurist, aber ich habe auch ein Rechtsempfinden, und ich muss ihnen sagen, Herr Hofmann, wenn Sie schon aufteilen wollen, dann müssen sie entweder einen Bundesbeschluss für alle vier Neubaustrecken oder dann vier gesonderte Bundesbeschlüsse für jede Neubaustrecke vorlegen. Dann wäre es eine rechtsgleiche Behandlung.

Die Kommission schlägt ihnen vor, das ganze Konzept in einen Bundesbeschluss zu kleiden, und ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: Très rapidement, pour répondre à M. Butty, la commission s'est rendue dans le canton de Fribourg avec les conseillers d'Etat Gremaud, Morel et Masset, de même que le syndic de la commune de Romont, M. Schmutz. Nous avons parcouru la ligne en flèche rouge, nous avons pu voir les améliorations que les ingénieurs ont pu apporter de façon que le moins de terrain soit pris sur le pays fribourgeois. Je remercie Monsieur Butty d'être bien intervenu à ce sujet là.

Concernant M. Ruf, il est difficile d'établir un détail sur une ligne que l'on a décidé maintenant de choisir. Vous savez que sur le parcours que nous propose M. Ruf, on ne pourrait rouler qu'à 80 kilomètres à l'heure, ce qui ne serait pas normal et on n'atteindrait pas ainsi les 55 à 60 minutes prévues pour aller de Berne à Zurich. D'autre part, il a parlé de centaines d'hectares. Il ne s'agit pas de centaines d'hectares mais de 92 hectares en tout avec les bois, les prés, etc. Quant à M. Hofmann, il voudrait séparer Mattstetten–Rothrist, faire un arrêté spécial pour cette partie de territoire. Il faudrait alors le faire pour les quatre tronçons afin qu'ils soient tous les quatre traités de la même façon.

Je vous prie, par conséquent, au nom de la commission de renoncer à suivre MM. Ruf et Hofmann.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Nationalrat Butty für seine freundlichen Worte. Gerade am Beispiel «Europäischer Verkehr» zeigt sich die Bedeutung unserer Partizipation im Europarat. Die Tätigkeit unserer Delegation im Europarat gerade im Verkehrsbereich ist für unser Land ausserordentlich nützlich. Ich danke ebenfalls für das Verständnis, welches der Kanton Freiburg für die Strecke A an den Tag gelegt hat. Ich kann Nationalrat Butty versichern, dass wir nicht nur hier, sondern überall, wo wir Neubaustrecken errichten, Altes nicht abbauen werden; es geht vielmehr darum, zu ergänzen, zu erweitern und zu verstärken. Im

Rahmen des Möglichen soll allen diesen Anliegen Rechnung getragen werden.

Nationalrat Ruf-Bern: Nicht der Zeitfaktor ist die bestimmende Grösse für die Auswahl zwischen den Alternativen, sondern das Angebot insgesamt. Da spielt zugegebenermassen der Faktor Zeit schon eine Rolle; etwas anderes ist aber auch von grosser Bedeutung, nämlich die Möglichkeit, neue Technologien beim Rollmaterial einzusetzen. Bleiben wir auf alten Trassees, werden wir nie – auch wenn wir sie begründen und erneuern können – in die Lage versetzt, neue Technologien beim Rollmaterial durchgehend im Netz (also zwischen Genf–St. Gallen, Basel–Chiasso) einzusetzen. Damit kann Attraktivität nicht gewonnen werden, wo das im Zuge der weiteren Entwicklung möglich wäre. Es geht ferner auch um die Kapazität im Gesamtsystem, nicht nur auf der Strecke Bern–Olten.

Ich begreife nicht, dass man unter dem Titel «Umwelt» meint, ein massiver Ausbau der Leistungsfähigkeit bestehender Strecken – die von der seinerzeitigen Optik her durch Gemeinden, Dörfer und Städte oder unmittelbar am Rand davon vorbeiführen – sei umweltmässig günstiger. Denken Sie daran, wie Siedlungsgebiete, Lebens- und Arbeitsräume davon betroffen werden! Es ist kein Geheimnis. Herr Ruf, dass man bei den SBB Studien über solche Möglichkeiten betrieben hat. Das war nicht mehr als deren Pflicht und Schuldklage. Wir mussten doch seriöse Entscheidungsgrundlagen haben, um zu prüfen, ob Neubaustrecken so viele Vorteile gegenüber dem Ausbau bestehender Strecken mit sich bringen, dass sich dieser Mehraufwand lohnt. Diese Studien stehen zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Nationalrat Hofmann, Streichung, Herausnehmen und Ver selbständigung von Mattstetten–Rothrist in einem Bundesbeschluss: Das bringt für «Bahn 2000» nichts. Abgesehen von der Frage einer übergeordneten Gerechtigkeit, wie sie Kommissionspräsident Kühne erwähnte, müsste man das allenfalls für alle vier Strecken machen. Ohne diese vier Neubaustrecken können wir «Bahn 2000» einfach nicht realisieren. Bei diesen vier Neubaustrecken spielt die Verstärkung Bern–Olten aus den bereits dargelegten Gründen (nicht zuletzt, damit wir den im Gange befindlichen Ausbau Lötschberg–Simplon bereits in wenigen Jahren nutzen können) eine ganz zentrale Rolle. Man kann sagen: das hat Rückgratfunktion.

Ich wende mich jetzt ebenfalls an Herrn Nussbaumer: Wir wollen die SBB-Freunde nicht zu etwas zwingen. Wir hoffen einfach, dass sie Freunde der SBB bleiben, auch wenn sie beim Referendum allenfalls Nein stimmen; dass sie den Entscheid der Mehrheit akzeptieren und überhaupt Freunde unserer Bahnen bleiben. Es geht hier um eine konsequente Stellungnahme: Wer «Bahn 2000» wirklich realisieren will, muss auch die Neubaustrecken möglich machen.

Stellen wir folgende Hypothese auf: Nehmen wir an, wir separieren die Strecke Mattstetten–Rothrist und schaffen einen Bundesbeschluss D, welcher anlässlich der Volksabstimmung verworfen wird. Was käme nachher? Wir müssten wieder eine andere Variante vorlegen, denn wir können nicht auf eine solche Verstärkung verzichten. Dann kommen wir wieder ins Parlament! wieder Referendum! Wieder Volksabstimmung! Und wenn diese Übung nach vielen weiteren Jahren nochmals im Sande verlaufen ist: Was dann?

Dann müssten wir schliesslich, wie es Herr Ruf vorschlägt, die alten Trassees ausbauen. Was hätten wir dann geschaffen? Wir müssten den Titel «Bahn 2000» ehrlicher Weise fallen lassen. Wir hätten nichts anderes als alten Wein in neuen Schläuchen: wir können auf den Trassees des letzten Jahrhunderts keine «Bahn 2000» realisieren.

Sosehr ich Verständnis für die referendumpolitische Belastung habe: es bleibt dem Souverän nicht erspart, eine konsequente Stellungnahme abzugeben. Entweder für «Bahn 2000», für die Neubaustrecken zu stimmen oder dann eben Nein zu sagen. Ich vertraue dem Souverän. Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Ruf-Bern	3 Stimmen
Für den Antrag Hofmann	60 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Hofmann	14 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	118 Stimmen

Art. 1 Abs. 2 (neu)

Antrag Meyer-Berne

Wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet und es technisch möglich ist, sollen die neuen Linien in Tunnels geführt werden.

Art. 1 al. 2 (nouveau)

Proposition Meyer-Berne

Lorsque la protection de l'homme et la sauvegarde du paysage le commandent et qu'aucun obstacle d'ordre technique ne s'y oppose, les nouveaux tracés devront emprunter des tunnels.

Meyer-Bern: Ich beantrage Ihnen, Artikel 1 mit Absatz 2 wie folgt zu ergänzen: «Wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet und dies technisch möglich ist, sollen die neuen Linien in Tunnels geführt werden.»

Ich habe Ihnen bereits am Morgen gesagt, dass ich für die «Bahn 2000» bin und dass ich auch bereit sei, eine Variante, nämlich diejenige, welche dieser Rat beschliesst, zu akzeptieren. Ich bin aber nicht bereit, zuzulassen, dass die gleichen Fehler gemacht werden, wie sie beispielsweise beim Nationalstrassenbau, aber auch bei anderen Werken von nationaler Bedeutung, gemacht wurden.

Lassen Sie mich Ihnen dies erklären und darstellen: Die längste der sogenannten neuen Strecken, die Strecke Mattstetten–Rothrist, entspricht in etwa dem Durchmesser einer europäischen grossstädtischen Agglomeration. Wir müssen deshalb in bezug auf derartige Neuanlagen einer Bahnlinie in der heutigen Umweltsituation grundsätzlich – ich möchte das unterstreichen – umdenken. Wie in grossstädtischen Agglomerationsgebieten müssen derartige Transportsysteme unter Tag oder wenigstens weitgehend unter Tag geführt werden. Sie werden nun einwenden, im Gegensatz zu Paris und London hätten wir im Bereich dieser Linienführung noch freie Felder und Wälder. Eben nicht! Im Gegensatz zu Frankreich und England verfügen wir nicht über genügend Reserven, um unsere Nahrungsproduktion sicherzustellen, eine angemessene industrielle und gewerbliche Entwicklung zu gewährleisten, den Bau von Wohnungen zu meistern und gleichzeitig auch noch über die nötigen Erholungsgebiete zu verfügen.

Ich bin bereit, für vermehrte Bahnmobilität einzustehen, aber nicht mehr auf Kosten der Menschen und auf Kosten der Landschaft. Es ist kaum ein Jahr ins Land gezogen, seit wir in diesem Saal in einer Sondersession dem Waldsterben den Kampf angesagt haben. Plötzlich sind wir nun bereit, ein Bahnsystem zuzulassen, das sich seine Schneisen durch eben diesen vielbeschworenen Wald frisst. Seit einem knappen Jahr ringen wir um die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen und versuchen diese in mühsamen Grabenkämpfen in den Gemeinden durchzusetzen. Doch plötzlich sind wir nun bereit, Aecker und Matten zu zerteilen und ein Transportsystem zuzulassen, das sich seinen Weg durch Aecker und Matten frisst.

Jetzt ist wohl der Moment gekommen, wo wir unsere Umwelt ganz einfach nicht noch mehr belasten dürfen. Ich unterbreite Ihnen deshalb den Antrag, dass überall dort, wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet, die neuen Linien unter die Erdoberfläche verlegt werden sollen, sofern dies technisch irgendwie machbar ist.

Ich bin dafür – ich habe das bereits heute morgen gesagt –, dass man diesen Menschen und diesen Gegenden, diesen Gemeinden nicht länger zumuten darf, für jede Massnahme, für jeden Tunnel ein Aktionskomitee auf die Beine zu stellen.

Ich meine ganz einfach, dass Mensch und Natur bei einem derartigen Werk – das ich grundsätzlich begrüße und zu dem ich auch stehe – einen Rechtsanspruch auf Schutz haben sollen.

Natürlich kann man technische Einwände vorbringen. Wo die untertunnelte Bahn ein Tal durchquert, ist es für mich selbstverständlich, dass der Tunnel nicht im Syphonsystem unter dem Talboden durchgeführt werden kann. Wo sich schwierige, unüberwindbare hydrologische Verhältnisse bieten – ich denke da gerade an die Grundwassersituation –, wird man nach Lösungen suchen müssen. Ein allfällig grösserer Energieaufwand zufolge der aerodynamischen Probleme – auch das könnte ein Einwand sein – müsste im Verhältnis zur ökologischen Gesamtsituation gesehen werden.

Ich zitiere Ihnen aus der «Berner Zeitung» vom 7. Oktober, wo im Zusammenhang mit dem TVG steht: «Auf Streckenabschnitten, wo der TGV-Atlantic kurz nach Verlassen seines Pariser Ausgangspunktes bereits mit einer Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern unterirdisch fährt, ist das Anlegen von einer Tunnelröhre je Spur notwendig.» Auch bei hoher Geschwindigkeit ist dies also möglich.

Weiter: Zum Einwand der zunehmenden «Aussichtslosigkeit» der neuen Zuggeneration meint der deutsche Bundesbahningenieur Erich Fein: «Unsere schnellen Züge dienen weniger dem reinen Tourismus, sondern mehr dem Geschäftsverkehr.» Hier spielt also das Aussichtserlebnis, ähnlich wie beim Fliegen, eine untergeordnete Rolle. Der Touristikverkehr der Bahn dürfte sich künftig eher auf den traditionellen, langsameren Schienen des vorigen Jahrhunderts abwickeln.

Kommen Sie mir auch nicht mit dem Einwand der Kosten. Wir debattieren hier über ein Jahrhundertwerk. Wir haben beim Autobahnbau gesehen, dass die billigsten Lösungen – ich denke an die Kunstbauten der N 2 – oft die teuersten wurden.

Die Schweiz ist eines der reichsten Länder der Welt – reich an Geld –, aber wir sind knapp, verdammt knapp geworden an Wiesen, an Aekern, an Matten, Bächen, Wäldern, gesunder Luft und ruhigen Plätzen. Darum muss es jetzt gehen und nicht um die Frage, ob die «Bahn 2000» letztlich einige Millionen mehr kostet.

Wieviel Mobilität braucht der Mensch? Diese Frage habe ich heute morgen gestellt? Ich weiss es auch nicht, ich weiss nur, dass wir zu unserer Natur und Landschaft Sorge tragen müssen und dass hier bald nichts mehr geht.

Ich bitte Sie deshalb, insbesondere im Interesse dieser Regionen, meinem Antrag zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, den Antrag von Nationalrat Meyer-Bern abzulehnen – nicht, weil wir nicht beabsichtigen würden, dort, wo es die Umstände als geboten erscheinen lassen und auch die Möglichkeit gegeben ist, Tunnels zu errichten; aber einfach zu verlangen, wie der Antrag lautet, dass überall dort, wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebieten und wo es technisch möglich ist, Tunnels zu errichten – Weshalb überhaupt immer nur Tunnels? Es kann Tieferlegungen oder Ueberdeckungen geben, die dem Zweck viel eher gerecht werden als ein Tunnel. Es kann auch andere Massnahmen geben, beispielsweise Landumlegungen, Aufforstungen usw.

Der Tunnel ist eine Möglichkeit, die Umwelt zu schonen, aber bei weitem nicht die einzige. Herr Meyer, es geht mir wirklich nicht um mehr oder weniger Kosten. Ich glaube, wir haben das in anderem Zusammenhang bewiesen. Wir haben in letzter Zeit aus eigenem Antrieb und ohne Rücksicht auf bedeutende Mehrkosten den Ersatz von Tagbauwerken mit allerhand Kunstbauten durch einen grosszügigen Tunnel vorgeschlagen, weil es dort die technisch vernünftigste und einzig gangbare Lösung ist. Also darum geht es nicht, aber Sie haben einige Gesichtspunkte selbst erwähnt: die Geologie; die Gefällsverhältnisse – die dürfen Sie bei einer Neuanlage, die immerhin auf 200 km/h trassiert wird, nicht vergessen –; den Energieverbrauch bei diesem grossen Luftwiderstand im Tunnel, den Sie erwähnt haben; und den Benutzer-

komfort würde ich ebenso wenig vernachlässigen. Der Benutzerkomfort wird ohne Zweifel durch viele und lange Tunnels wesentlich reduziert. Wenn Sie im Bundesbeschluss einfach die umweltgünstigste Lösung postulieren wollten – darunter können durchaus Tunnelanlagen verstanden werden und sie können im konkreten Fall das Beste sein –, dann müsste man eine generelle Norm einbauen, dass technische Lösungen getroffen werden, die den Menschen und der Umwelt möglichst Rechnung tragen. Aber wir wissen, was das bedeuten würde, das wäre eine rein appellatorische Norm.

Ich habe es heute schon gesagt, und ich möchte es hier wiederholen: Wir werden die Ausführungsprojektion mit aller möglichen Rücksicht auf Land, Landschaft, Umwelt und Mensch gestalten. Das ist unsere Pflicht. Sie haben ja auch Sicherheitsventile in der Hand. Die UVP, zweite und dritte Stufe, muss ja nach diesen Vorschriften gemacht werden. Da kann durchaus auch dazugehören, dass man zu einer Tunnellierung verpflichtet wird. Dann kommt das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren. Auch dort kommen die Behörden, die Regierungen und die Betroffenen wieder zum Zug und können derartige Begehren stellen. Also hier in diesen Artikel 1 Absatz 2 eine Appellnorm einzubauen, scheint mir nicht richtig zu sein. Es ist auch nicht nötig. Es ändert an unserer Verpflichtung gar nichts, aber insbesondere wäre nur die Tunnellierungsnorm viel zu einseitig.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Meyer-Bern
Dagegen

43 Stimmen
56 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bundesrat genehmigt

Abs. 2

Der Bundesrat orientiert die eidgenössischen Räte mit dem Geschäftsbericht über den Stand der Verwirklichung des Konzeptes.

Antrag Rebeaud

.... bestimmt den zeitlichen Ablauf. Für das Teilstück Mattstetten–Rothrist legt er im Einvernehmen mit den interessierten Kantonen und nach einer detaillierten Vergleichsstudie der vorhandenen Varianten unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt die definitive Streckenführung fest.

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

Le Conseil fédéral

Al. 2

Dans son rapport de gestion, il renseigne le Parlement sur l'état de réalisation du projet.

Proposition Rebeaud

.... détermine leur calendrier. Pour le tronçon Mattstetten–Rothrist, il déterminera le tracé définitif, en accord avec les cantons intéressés, et après une étude comparative détaillée des variantes en présence et de leur impact sur l'environnement.

M. Rebeaud: Etant donné le verdict très net par lequel vous vous êtes prononcés sur les diverses propositions de renvoi, étant donné aussi les assurances qui ont été données, quant à la protection des sites par M. Schlumpf, et en espérant que le gouvernement bernois saura prendre langue avec ceux de ses administrés qui ont peur du chemin de fer, étant donné, enfin, l'heure avancée et le temps qui a été pris pour ce débat, je retire ma proposition.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission

Art. 3
Antrag der Kommission
Abs. 1

Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3
Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000».

Art. 3
Proposition de la commission
Al. 1

Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

Al. 2
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3
Il a effet jusqu'à la fin de la réalisation du projet RAIL 2000.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	100 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

C. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000, Teil SBB
Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Le président: Le Conseil fédéral est d'accord avec la proposition de la commission.

Detailberatung – Discussion par articles

Art. 1
Antrag der Kommission
Abs. 1

.... Umfang von 5,4 Milliarden Franken, Projektierungs- und Kostenstand 1985, einzugehen.

Abs. 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1
Proposition de la commission
Al. 1

.... s'élevant à 5,4 milliards de francs au titre des investissements pour l'infrastructure (projets et coûts: état en 1985).

Al. 2
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Kühne, Berichterstatter: Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass die Kommission die Fassung geändert hat und vom «Projektierungs- und Kostenstand 1985» spricht. Das besagt, dass Projektänderungen dem Kostenstand jeweils anzupassen sind und dass die Teuerung bis zum Jahr 2000, bis zur Realisierung, aufgerechnet werden muss. Vor allem in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre wird ja das Realisierungsschwergewicht liegen. Ich möchte Sie ausdrücklich darauf aufmerksam machen.

Angenommen – Adopté

Art. 1a
Antrag der Kommission

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten periodisch, jeweils zusammen mit dem Voranschlag der SBB, eine mehrjährige Investitions- und Finanzplanung über

die schrittweise Verwirklichung des Konzeptes zur Kenntnisnahme.

Antrag Cavadini

Ab 1987 unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten jährlich, jeweils zusammen mit dem Voranschlag der SBB, eine mehrjährige Investitions- und Finanzierungsplanung über die schrittweise Verwirklichung des Konzeptes zur Kenntnisnahme.

Antrag Fetz

.... Verwirklichung des Konzeptes sowie Evaluation dieser Verwirklichung zur Kenntnisnahme.

Art. 1a
Proposition de la commission

Le Conseil fédéral soumet périodiquement à l'attention des Chambres fédérales, en même temps que le budget des CFF, une planification pluriannuelle des investissements et des finances relative à la réalisation progressive du projet.

Proposition Cavadini

Dés 1987, le Conseil fédéral soumet annuellement à l'attention des Chambres fédérales, en même temps que le budget des CFF, une planification pluriannuelle des investissements et du financement relative à la réalisation progressive du projet.

Proposition Fetz

.... à la réalisation progressive du projet ainsi que l'évaluation desdits travaux.

Frau Fetz: Zur Begründung meines Antrages: Die «Bahn 2000» soll ja dazu beitragen, in verkehrspolitischer Sicht neue Wege zu gehen. Die Menschen sollen dazu gebracht werden, umzusteigen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Der TGV von Paris nach Genf hat z. B. gezeigt, dass das passieren kann. Die Menschen sind nicht mehr geflogen, sondern haben die Bahn genommen, weil sie von Zentrum zu Zentrum weniger Zeit gebraucht haben, als wenn sie noch einchecken mussten. In einer zweiten Runde waren es dann die Strassenbenützer, die umgestiegen sind. Auch das Umweltschutzabonnement in Basel hat Umsteigeaktivitäten bewirkt. Es gibt heute eine umfangreiche Untersuchung, die diese Bewegungen detailliert aufzeigt.

Uns geht es nun darum, wenn wir schon ein so grosses Projekt machen, das um die Jahrhundertwende fertig sein soll, dass es doch die Gelegenheit bietet, endlich einmal Untersuchungen und Analysen anstellen zu können über das Verhalten der Leute, wann sie umsteigen, wie sie umsteigen, unter welchen Bedingungen sie umsteigen.

Solche Untersuchungen und Studien brauchen wir im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» – daher unser Antrag. Wir brauchen sie auch, um die notwendigen lenkenden Massnahmen ergreifen zu können und um zu wissen, welche Massnahmen wir neben Tarifierleichterungen usw. noch ergreifen müssen, um wirklich dazu zu kommen, dass die Leute in diesem Land die Bahn, das öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

In diesem Sinne bitte ich sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Eine Evaluation der Verwirklichung, also quasi eine Erfolgskontrolle, kann erst nach bestimmten Realisierungsschritten zuverlässig gemacht werden.

Marktanalysen und damit auch Untersuchungen über den Verlauf der Benützung verschiedener Verkehrsträger machen wir ohnehin, um auch das Angebot darauf ausrichten zu können. Eine spezielle Ausrichtung auf die Frage, was die «Bahn 2000» beim jeweiligen Realisierungsstand z. B. für einen Umsteigeeffekt erzielt, würde Aufwendungen bedeuten, die zweifellos nicht das Resultat bringen könnten, das sie rechtfertigen würde, es bliebe zu unbestimmt. Ich halte es für falsch, uns zu verpflichten, periodisch auch

darüber ab ovo Bericht zu erstatten. Wenn Sie den Antrag von Herrn Cavadini zu Artikel 1a annehmen, würde das heissen, jährlich müsste darüber Bericht erstattet werden. Marktanalysen machen wir bei den SBB ohnehin, ebenso eine Erfolgskontrolle in Perioden der «Bahn 2000», übrigens auch bei den beschlossenen tarifrischen Massnahmen. Ich bitte Sie deshalb, diesen Ergänzungsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fetz	9 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

M. Cavadini: La question du financement de RAIL 2000 est revenue devant notre Chambre à de nombreuses reprises, et pour cause. Il est évident que nous ne pouvons pas nous contenter de l'affirmation du Conseil fédéral selon laquelle la situation financière de la Confédération se dégraderait «à vue d'oeil».

La commission a fait un premier pas dans la bonne direction et nous lui en savons gré. De nombreuses questions se posent, nous devons apporter quelques réponses. Notre amendement a trois objectifs. Premièrement, nous voulons que l'article 1a, soit applicable dès 1987 pour le budget CFF 1988. Deuxièmement, nous demandons que la planification financière soit non périodique, mais annuelle et qu'elle soit ainsi présentée chaque année aux Chambres fédérales. Troisièmement, nous demandons que cette planification ne porte pas seulement sur les dépenses, mais sur le financement. De cette manière, nous aurons en principe l'assurance que RAIL 2000 peut être réalisé sans que la situation financière de la Confédération en soit profondément affectée.

Voilà pourquoi nous vous demandons de substituer à «periodisch» la notion de «jährlich».

Kühne, Berichterstatter: Ich glaube nicht, dass ich im Namen der Kommission dem Antrag Cavadini opponieren muss. Auch wir setzen einen Zeitrahmen, nämlich: periodisch. Jährlich – so würde ich sagen – ist auch periodisch. Ich bitte Sie, dem Antrag Cavadini zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Es ist eine Frage des Aufwandes, den man in Kauf nehmen will. Wenn Sie ab Budget 88 – für nächstes Jahr wäre es nicht mehr möglich – jährlich solche Unterlagen wollen, werden wir sie erstellen. Vielleicht verzichten Sie nach einigen Jahren, weil es zu wenig bringt. Ich opponiere dem Antrag von Herrn Cavadini nicht.

Präsident: Die Kommission beantragt, dem Antrag von Herrn Cavadini zuzustimmen. Wird ein anderer Antrag aus der Mitte des Rates gestellt?

Fierz: Ich beantrage Ablehnung. So wird nur wieder viel Papier produziert.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Cavadini	57 Stimmen
Dagegen	38 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Dieser Beschluss tritt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» in Kraft.

Art. 3

Proposition de la commission

Cet arrêté entre en vigueur en même temps que l'arrêté concernant RAIL 2000.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	107 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des États

Eventualantrag Hofmann

(falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden)

D. Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Linie Mattstetten–Rothrist der Schweizerischen Bundesbahnen (neu)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 2 und 7 Buchstabe f des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen, nach Einsicht in den Bericht über das Konzept BAHN 2000 und eine Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1985 (BBl 1986 I, 193), beschliesst:

Art. 1

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wird durch die Linie Mattstetten–Rothrist erweitert.

Art. 2

Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.

Art. 3

1. Dieser Beschluss untersteht aufgrund von Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen dem fakultativen Referendum.

2. Er wird wirksam mit dem Ablauf der Referendumsfrist, wenn kein Referendum zustandekommt, oder mit der Annahme an der Volksabstimmung.

Proposition subsidiaire Hofmann

(au cas où les propositions de renvoi seraient rejetées)

D. Arrêté fédéral sur la construction d'une nouvelle ligne des Chemins de fer fédéraux de Mattstetten à Rothrist (nouveau)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 2 et 7, lettre f, de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport sur le projet RAIL 2000; vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 181), arrête:

Art. 1

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par une nouvelle ligne de Mattstetten à Rothrist.

Art. 2

Le Conseil fédéral approuve les étapes des travaux et détermine leur calendrier.

Art. 3

1. Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en vertu de l'article 2 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

2. Il entre en vigueur à l'expiration du délai référendaire si aucun référendum n'aboutit, ou lors de son acceptation en votation populaire.

Präsident: Der Antrag Hofmann auf einen Bundesbeschluss D ist hinfällig geworden.

**Motion der Kommission des Nationalrates
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.

**Motion de la commission du Conseil national
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.

Kühne, Berichterstatter: Mit 21 zu 5 Stimmen beantragt Ihnen die vorberatende Kommission, die Motion zur Alpenbahntransversale zu überweisen. Die Begründung habe ich Ihnen beim Eintreten gegeben.

M. Massy, rapporteur: La commission vous propose d'accepter sa motion par 21 voix contre 5. C'est pratiquement la même que celle du Conseil des Etats.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Ständerat Cavelti – seine parlamentarische Initiative war ja der Ausgangspunkt dieser Motion – hat sich mit einer von mir erbetenen Ergänzung einverstanden erklärt: In die Zeitbestimmung im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» muss ein mögliches Referendum gegen diese miteinbezogen werden. Es wäre wenig sinnvoll, wenn Sie sich hier, bevor wir wissen, ob das Volk eine «Bahn 2000» ablehnt, bereits mit einer neuen Eisenbahnalpentransversale zu beschäftigen hätten. Bei einer Ablehnung müssen wir die Transversale anders konzipieren.

Herr Cotti war der Antragsteller dieser Motion, er ist offenbar auch mit dieser Interpretation einverstanden.

Der Bundesrat ist bereit, die Motion in diesem Sinne entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 18.15 Uhr

La séance est levée à 18 h 15

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 17.12.1986
Séance du

85.074

**«Bahn 2000». Konzept
RAIL 2000. Projekt**

Bericht, Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. Dezember 1985 (BBl 1986 I, 193)
Rapport, message et projets d'arrêtés du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 421)

Beschluss des Nationalrates vom 8. Oktober 1986
Décision du Conseil national du 8 octobre 1986

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Piller, Berichterstatter: Ende der sechziger Jahre wurde in unserem Lande immer klarer erkennbar, dass die stark anwachsenden Verkehrsbedürfnisse mit den bestehenden rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Mitteln nicht mehr zu bewältigen sind. Auf der einen Seite standen grosse Projekte auf den Gebieten Schifffahrt, Flugverkehr, Strassen und Bahn an, und auf der anderen Seite wurden zu Recht Forderungen von seiten der Raumplanung und des Umweltschutzes laut. Aus diesem Grunde hat der Bundesrat 1972 eine Kommission bestellt mit dem Auftrag, eine Gesamtverkehrskonzeption zu erarbeiten. Dabei sollten folgende Ziele angestrebt werden:

Förderung der allgemeinen Wohlfahrt des Landes, Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, Gewährleistung einer grösstmöglichen Bewegungsfreiheit, freie Wahl der Verkehrsmittel, geordneter Wettbewerb ohne Fehlinvestitionen, Berücksichtigung der Raumplanung und des Umweltschutzes, Koordination volkswirtschaftlicher Aufwendungen, Ausgleich gegensätzlicher Forderungen und Möglichkeit zur etappenweisen Verwirklichung.

Bereits 1979 wurde ein umfassender Bericht veröffentlicht, den Sie alle kennen. Wenn heute immer wieder gesagt wird, die Zeit der grossen Würfe sei vorbei, so kann gerade im Bereich Verkehr festgestellt werden, dass diese Arbeiten der GVK doch bereits verschiedene Schritte ausgelöst haben und dass weitere in Vorbereitung sind, Schritte – um mit den Worten unseres geschätzten Bundesrates Schlumpf zu sprechen –, die GVK-konform oder GVK-verträglich sind. Ich erinnere an die Arbeiten für den Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik mit den leider nicht ganz kom-

munizierenden Röhren, das Bundesgesetz über die Transporte des öffentlichen Verkehrs, das Treibstoffzollgesetz, die Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken, den festen Rahmenkredit zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmen, den Ausbau der Lötschberglinie, die Tarifmassnahmen, den neuen Leistungsauftrag 1987, den Vereinatunnel und an die Diskussion um einen neuen Nord-Süd-Tunnel.

Heute liegt nun die wohl wichtigste Massnahme zur Beratung vor, nämlich die «Bahn 2000».

Um es gleich vorwegzunehmen: Die «Bahn 2000» hat sehr wenig mit der damals im GVK-Bericht vorgeschlagenen Haupttraversalen NHT zu tun. Dies wird nicht selten verwechselt. Die «Bahn 2000» macht die NHT wohl überflüssig, ist aber weit mehr als diese.

Ich wollte mit dieser Einleitung zeigen, dass es sich doch gelegentlich lohnt, Probleme umfassend anzugehen. Die GVK hat vieles bewirkt und – nach meiner Beurteilung – zudem erreicht, dass Volk und Politiker bei Verkehrsfragen mehr in Gesamtzusammenhängen denken und handeln.

Nun zur «Bahn 2000»: Das Konzept «Bahn 2000» hat zum Ziel, gesamtschweizerisch ein besseres Bahnangebot schrittweise zu verwirklichen, wobei die KTU (die Konzessionierten Transportunternehmen) miteinbezogen werden sollen: Die «Bahn 2000» ist ein Grossprojekt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und kann auch als mutiger Schritt angesehen werden, der Konkurrenz des privaten Verkehrs wirksam zu begegnen. Das Ziel ist eine optimale, ineinandergreifende Transportkette aller öffentlichen Verkehrsunternehmungen mit kürzeren Reisezeiten von Ort zu Ort. Auf dem umfangreichen und gut vermaschten Netz soll die zeitliche Präsenz des öffentlichen Verkehrs stark verbessert und die Qualität des Angebotes wesentlich gehoben werden. Die wichtigsten Zielvorgaben lauten:

1. Mehr Fahrgelegenheiten im Intercity- und Schnellzugsverkehr; dies führt auch zu Verbesserungen der Anschlüsse im Regionalverkehr.
2. Die Gesamtreisezeit von Ort zu Ort muss allgemein kürzer werden.
3. Neue Direktverbindungen sollen die Umsteigemöglichkeiten verbessern.
4. Wo umgestiegen werden muss, haben minimale Wartezeiten und kundenfreundliche Anlagen das Umsteigen zu erleichtern.
5. Attraktive Nebenleistungen vor und während der Reise sollen das Bahnfahren beliebter machen.

Wie sollen diese Ziele erreicht werden? Nach den Zielsetzungen von «Bahn 2000» geht es darum, auf unserem bereits sehr dichten Schienennetz einen attraktiven Fahrplan zu bieten. Die besten Anschlüsse entstehen dann, wenn sich in den sogenannten Knotenbahnhöfen jeweils alle Anschlusszüge gleichzeitig aufhalten. Eine solche Bündelung bietet die Möglichkeit des Linientausches, der das wichtigste Mittel zu mehr Direktfahrmöglichkeiten darstellt. Dies bedingt, dass im ganzen Land zu einer Fixzeit die Zugsbegegnungen in den Knotenbahnhöfen stattfinden. Für die «Bahn 2000» wird diese jeweils zur vollen Stunde angesetzt. Nehmen wir ein Beispiel: Zur Fixzeit 11.00 Uhr stehen die Züge in den Knotenbahnhöfen und ermöglichen das Umsteigen oder den Linientausch. Kurz nach 11.00 Uhr fahren alle Züge ab, um kurz vor 12.00 Uhr am nächsten Knoten zu halten, d. h. trotz unterschiedlicher Entfernungen steht eine knappe Stunde Fahrzeit von Knoten zu Knoten zur Verfügung. Die typischen, heutigen Intercity-Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Schweizer Bahnhöfen liegen im Bereich von 60 bis 78 Minuten, weshalb Fahrzeitverkürzungen um 5 bis 23 Minuten vorzunehmen sind, damit die Anschlüsse gesichert werden können. In dieser Forderung liegt auch die Begründung der Neubaustrecken, auf die wir noch zu sprechen kommen. Das Konzept «Bahn 2000» sieht somit nicht einfach vor, so schnell wie technisch möglich zu fahren, sondern so rasch wie nötig, damit auf dem gesamten Netz die bereits erwähnten Zielvorgaben erreicht werden können.

Weiter wird im Konzept «Bahn 2000» eine Verdichtung des Fahrplans vorgesehen, insbesondere durch den Uebergang vom Stunden- zum Halbstundentakt der meisten Intercity- und Schnellzüge.

Zur Verbesserung der Zusatzleistungen und des Komforts sind verschiedene Massnahmen vorgesehen: mehr Park-and-ride-Anlagen, attraktive Bahnsteigzugänge, leistungsfähigere und kürzere Umsteigewege, der weitere Ausbau des Gepäck- und Verpflegungsdienstes usw.

Vorgesehen sind Veränderungen bei der Regionalzugsführung. Diese sollen, den Bedürfnissen des Verkehrsmasses entsprechend, angepasst werden. Als Beispiel wurde in der Kommission der Regionalzug Payerne–Murten angeführt. Dieser Zug fährt nicht mehr von Kerzers nach Lyss, sondern nach Bern. «Bahn 2000» fordert aber auch grosse Anstrengungen, um die Uebergänge zu den regionalen Buslinien und den Städtischen Verkehrsbetrieben zu verbessern. Von der Bundesseite her bietet das Konzept die Voraussetzung dazu an. Die Kantone und Gemeinden sind hier bereits aufgerufen, die entsprechende Planung an die Hand zu nehmen.

Die «Bahn 2000» würde wohl wenig zu diskutieren geben, wenn nicht erstens neue Linien notwendig würden, und zweitens nicht eine doch bedeutungsvolle finanzielle Belastung auf uns zukäme.

Zu den Neubaulinien: Wie schon ausgeführt, können nicht alle Zielsetzungen der «Bahn 2000» ohne Neubaustrecken erreicht werden. Gewisse notwendige Fahrzeitreduktionen lassen sich durch betriebliche und bauliche Massnahmen auf dem bestehenden Netz wohl erreichen, doch müssen zur Erreichung der gesteckten Ziele einige neue Linien gebaut werden. Es sind dies die Linien: Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Olten–Mutztenz und Zürich-Flughafen–Winterthur. Diese vier Neubaustrecken müssen vom Parlament beschlossen werden. Sie stehen auch sehr stark im Interesse der Öffentlichkeit. Darf ich deshalb etwas näher darauf eingehen?

Zwischen Lausanne und Bern sind rund 10 Minuten Fahrzeit zu sparen, um die notwendige Fahrzeit zwischen den beiden Knotenbahnhöfen zu erreichen. Diesem Zweck dient die Neubaustrecke Vauderens–Villars-sur-Glâne. Auf dieser neuen, 27 km langen Strecke werden die Züge mit der notwendig erhöhten Geschwindigkeit von über 200 km/h fahren können. Da der Güterverkehr West-Ost sich primär auf der Jurafusslinie abwickelt, ist ein echtes Kapazitätsproblem hier nicht vorhanden.

Die Neubaustrecke Muttenz–Olten dient zur Verkürzung der Intercity-Fahrzeiten Basel–Bern, Basel–Luzern und Basel–Zürich auf die gewünschten und notwendigen 50 bis 55 Minuten und bringt gleichzeitig die notwendige Leistungssteigerung im Reise- wie Transitgüterverkehr.

Die Neubaustrecke von Mattstetten in den Raum Olten muss 15 Minuten Zeitersparnis bringen. Mehrere Zielsetzungen werden dabei anvisiert. Die Fahrzeiten Bern–Basel und Bern–Zürich werden auf rund 55 Minuten reduziert. Eine gänzlich neue Intercity-Verbindung von der Westschweiz ins Tessin wird möglich, und zusätzlich bringt diese neue Linie für den Transitgüterverkehr die längst notwendige Leistungssteigerung auf der Lötschberg-Simplon-Achse, was wohl auch die Notwendigkeit der neuen Nord-Süd-Untertunnelung weniger vordringlich macht. Mit der Eröffnung der S-Bahn im Jahre 1990 wird der Streckenabschnitt Effretikon–Winterthur vollständig ausgelastet sein. Die Neubaustrecke Bassersdorf–Winterthur setzt gleichsam die Flughafenlinie nach Norden fort, so dass zwischen Zürich und Winterthur durchgehend mindestens vier Geleise zur Verfügung stehen. Die totale Länge der hier geplanten neuen Linien beträgt 130 km, was im Vergleich zu unserem Nationalstrassennetz fast als Bagatelle eingestuft werden kann. Zur finanziellen Belastung. Die Investitionen in die festen Anlagen der SBB für die «Bahn 2000» belaufen sich nach dem heutigen Planungsstand auf 5 bis 5,1 Milliarden Franken. Davon entfallen auf die Neubaustrecken 2,3 bis 2,4 Milliarden Franken, der Rest ist für zahlreiche Ausbauten auf dem bestehenden Netz notwendig. Die «Bahn 2000» wird

zusätzliche Investitionen bei den KTU bewirken. Das Parlament wird jeweils bei der Behandlung der kommenden Rahmenkredite darüber zu befinden haben. Gerechnet wird mit etwa 500 Millionen, die für eigentliche Investitionsbedürfnisse zur Verfügung stehen müssen. Darf ich daran erinnern, dass natürlich auch die Sondervorlage Vereintunnel etwas mit dem Projekt «Bahn 2000» zu tun hat? Nach Meinung des Bundesrates und nach Beschluss des Nationalrates soll «Bahn 2000» durch allgemeine Bundesmittel finanziert werden. Von einer Sonderfinanzierung wird abgesehen. Der Bundesrat lehnt es auch ab, auf die Treibstoffzölle zu greifen, wie dies insbesondere von Umweltschutzkreisen gefordert wird.

Sie ersehen in Anhang 12 der Botschaft die zu erwartende Belastung der Kapital- und Finanzrechnung des Bundes durch «Bahn 2000». Darf ich daran erinnern, dass durch die Beschlüsse des Nationalrates diese Zahlen leichte Änderungen erfahren? Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die vorgeschlagene Finanzierung trotz Ablehnung der Erhöhung der Heizöl- und Gaszölle sowie die Erhebung der Wust auf die Energie aufrechterhalten werden kann. Dies um so mehr, als die Aufwendungen des Bundes für die «Bahn 2000» in den ersten drei bis vier Jahren nicht stark ins Gewicht fallen. Es ist aber klar und muss hier erwähnt werden, dass Bundesrat und Parlament dafür zu sorgen haben, dass die Zielsetzungen für eine ausgeglichene Bundesrechnung nicht in Frage gestellt werden.

Zu den Kommissionsberatungen. Ihre Kommission befasste sich an drei Sitzungstagen mit der Vorlage. Eine Besichtigung im Raume Mattstetten/Olten erlaubte, die zur Diskussion stehenden Varianten besser zu studieren und zu beurteilen. An dieser Stelle möchte ich dem Bundesrat, der Verwaltung und den SBB-Verantwortlichen herzlich danken für die ausgezeichnete Präsentation der Vorlage, die sehr gute Dokumentation, die uns übergeben wurde und für die objektive Diskussion umstrittener Punkte. Nicht zuletzt deshalb konnte die Vorlage zügig durchberaten werden. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten und ebenfalls einstimmig Zustimmung zum Beschluss, wie ihn der Nationalrat fasste.

Erlauben Sie mir nun noch einige Bemerkungen und Erläuterungen zu den Kommissionsberatungen.

Zur Variantendiskussion und -wahl. Ihre Kommission liess sich sehr bald überzeugen, dass die «Bahn 2000» sich ohne neue Linien nicht realisieren lässt. Ich habe in meinen Ausführungen bereits geschildert, dass «Bahn 2000» ein gesamtschweizerisch übergreifendes Konzept ist, das verfehlt ist, wenn die vier neuen Strecken abgelehnt werden. Dies möchte ich hier bereits festhalten, um als Kommissionssprecher eventuell diesbezüglichen Vorschlägen im Namen der Kommission zu opponieren.

Sie finden in Anhang 7 der Botschaft, auf Seite 79, die beiden Varianten Nord und Süd für den Raum Mattstetten/Olten. Welches sind die Hauptmerkmale der beiden Varianten? Variante Nord führt von Mattstetten über Oensingen-Hägendorf nach Aarburg-Olten. Charakteristisch für diese Variante ist die Parallelführung von Bahn und Autobahn N 1 über grosse Strecken in einem Abstand von 13,5 Metern zur bestehenden Autobahn. Variante Süd führt von Mattstetten-Hettiswil-Wanzwil durch den Hardwald zwischen Langenthal und Aarwangen nach Rothrist.

Zu den Kosten. Nach SBB-Berichten kostet Variante Nord 1050 Millionen, Variante Süd 400 Millionen.

Zum Landschaftsschutz. Variante Süd beansprucht etwa 85 Hektaren Land, Variante Nord etwa 100 Hektaren. Qualitativ ist aber der Landverlust von Variante Süd grösser. Ab Koppigen beansprucht sie arrondierte, gute landwirtschaftliche Nutzflächen, was denn auch entsprechend zu Opposition der betroffenen Gemeinden und des Kantons führte. Variante Nord benötigt zwar in ähnlichem Ausmass Land, doch ist dieses entlang der Autobahn weniger wertvoll.

Bauprobeme. Beide Varianten tangieren nur wenige bestehende Gebäude. Hingegen wären bei Variante Nord entlang der Autobahn strassenseitig Anpassungen notwendig. Aus Umweltschutzgründen wurde vom VCS und unterstützt von

Umweltschutzorganisationen die Variante Nord propagiert. Insbesondere aus Kostengründen – die Differenz beträgt 350 Millionen – entschied sich der Bundesrat für die Variante Süd. Es kommt weiter dazu, dass die Variante Nord den Nachteil hat, dass bei der Parallelführung zur Autobahn die gewünschten Geschwindigkeiten nicht voll erreicht werden können, weil die Radien zu eng werden.

Der Nationalrat erweiterte die Süd-Variante mit dem Plus, das heisst mit der Zusatzstrecke Solothurn-Herzogenbuchsee. Somit fiel bereits im Nationalrat die Nord-Variante durch. Ihre Kommission liess sich nicht zuletzt durch die Besichtigung der Strecken überzeugen, dass der Variante Süd nach allen Abwägungen der Vor- und Nachteile der Vorzug zu geben ist, dies unter der Voraussetzung, dass erstens alles unternommen wird, um die Eingriffe in die Landschaft möglichst gering zu halten und zweitens das Plus, also die Strecke Herzogenbuchsee-Solothurn, zugeführt wird.

Ich erinnere daran, dass unser Rat sich nicht über Detailpläne, sondern über die generelle Linienführung auszusprechen hat. Wir können und wollen unseren Entscheid mit der Auflage verknüpfen, dass im Sinne unseres Umweltschutzgesetzes Verträglichkeitsprüfungen erfolgen und dass – ich betone das nochmals – die Eingriffe in Natur und Landschaft minimal werden. Ihre Kommission konnte sich überzeugen, dass die SBB gewillt sind, dieses Anliegen sehr ernst zu nehmen. Das bedingt allerdings auch den Willen des Parlamentes, für dieses Anliegen die nötigen zusätzlichen Finanzmittel zu bewilligen. Der Kommission stand ein Bericht zur Verfügung, erstellt vom Planungsbüro Müller und Ahrendt. In diesem Bericht wird ein Grobvergleich der Umweltbelastung der Varianten Süd Plus und Nord dargestellt. Ohne auf Details einzugehen, lässt sich klar sagen, dass die Wahl der Linie Süd zu verantworten ist.

Ihre Kommission schloss sich dem Nationalrat auch in der Frage des Plus an. Biel wird dadurch zum vollwertigen Stunden-Knotenbahnhof aufgewertet, die Juralinie erfährt dadurch die Gleichbehandlung mit den Mittellandlinien. Da es sich, wie schon ausgeführt, um eine bestehende Linie handelt, muss sie nur ausgebaut werden und bedarf keiner Neubaubewilligung.

Vor und während der Behandlungen wurden uns von einzelnen Bürgern und Organisationen weitere Varianten vorgeschlagen – ich erinnere an die sogenannte Wasserfallbahn und die Verständigungsvariante Süd-Süd. Diese Leute haben sich sehr viel Mühe gegeben. Wir wollen ihnen dafür herzlich danken. Sicher haben diese Arbeiten auch beigetragen, noch vertiefter über die Vorlage nachzudenken. Es zeigte sich aber, dass alle diese Vorschläge sehr viele Negativpunkte aufweisen, so dass unseres Erachtens die Süd-Plus-Variante mit den entsprechenden Auflagen, hinsichtlich Landschafts- und Umweltschutz, als die optimale Lösung angesehen werden muss.

Darf ich an dieser Stelle eine Klammer eröffnen und sozusagen in eigener Sache, und nicht als Kommissionspräsident sprechen. Von den 130 Kilometern neu zu bauenden Linien werden 27 Kilometer im Kanton Freiburg gebaut. Sie können dies in der Botschaft Seite 27 lesen. Wer diese Landschaft kennt, wird mir beipflichten, dass es sich hier zum Teil um schützenswerte Gebiete handelt und dass die Eingriffe in diese Landschaft schmerzlich sein können. Wir haben bis heute, hinsichtlich Natur- und Landschaftsschutz, praktisch nur von der Neubaustrecke im Raume Bern/Olten gesprochen. Dies wohl auch deshalb, weil sich dort die Umweltschutzorganisationen am stärksten zu Wort meldeten.

Ich bitte den Bundesrat und die SBB, die Zustimmung der Freiburger Regierung nicht so zu interpretieren, dass zwischen Vauderens und Villars-sur-Glâne weniger auf Mensch und Umwelt Rücksicht genommen werden muss. Ich bitte darum, dass mit den betroffenen Gemeinden und Bürgern sorgfältig die Detailplanung durchgeführt wird, so dass Mensch und Umwelt soweit wie möglich geschont werden. Wenn zwischen Bern und Olten viele zusätzlichen Millionen aufgewendet werden, um diesem Anliegen gerecht zu wer-

den, dürfen auch einige zusätzliche Millionen für das landschaftlich fast einmalige Gebiet zwischen Vauderens und Villars-sur-Glâne aufgewendet werden.

Weiter bitte ich den Bundesrat und die SBB; dass mit dem Kanton Freiburg und den betroffenen Gemeinden eine befriedigende Lösung betreffend der heutigen Linie gefunden werden kann. Ich denke an die Orte Chénens, Rosé, Neyruz und Matran, aber auch an den heutigen Bahnhof Romont. Ich betone nochmals, es liegt mir daran, hier in Erinnerung zu rufen, dass es neben der Neubaustrecke im Raum Bern/Olten auch noch andere Strecken und andere schützenswerte Landschaften gibt, die durch die «Bahn 2000» berührt werden. Es muss nicht immer demjenigen, der am lautesten schreit, die erste Hilfe zuteil werden! Damit möchte ich die Klammer schliessen und mit der Berichterstattung fortfahren.

Ihre Kommission hat sich auch mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierung von «Bahn 2000» befasst. Sie kommt zum Schluss, dass die zusätzliche Belastung akzeptabel ist. Allerdings muss hier nochmals festgehalten werden, dass die Frage wie der Bund nach etwa 1990 die Mehrbelastung ausgleichen soll, offen ist.

Die totale Belastungen für die kommenden Jahre sehen etwa wie folgt aus: 1987: 28 Millionen Franken, 1988: 61 Millionen, 1990: 77 Millionen, 1995: 240 Millionen und im Jahre 2000 457 Millionen Franken (bei der heutigen Preisbasis). Diese Zahlen resultieren aus dem Anhang 12 der Botschaft, plus die zusätzlichen 300 Millionen Franken nach Beschluss Nationalrat.

Auf Seite 49 der Botschaft stellt der Bundesrat allerdings die volle Kostendeckung des Konzeptes «Bahn 2000» in Aussicht, vorausgesetzt, der öffentliche Verkehr werde die gesetzten Zuwachsraten aufweisen, was alle hoffen!

Bei der Diskussion um die Finanzierung zog die Kommission auch Vergleiche mit den Aufwendungen im Nationalstrassenbau. Bis zur Vollendung werden wir für dieses Werk etwa 40 Milliarden Franken ausgegeben haben. Zum Vergleich dazu nimmt sich die «Bahn 2000» geradezu bescheiden aus.

Ihre Kommission diskutierte im weiteren eingehend Fragen zur Umweltverträglichkeit, zur zusätzlichen Lärmbelastung von Hochgeschwindigkeitszügen, zum notwendigen Parkangebot bei den Bahnhöfen, zum notwendigen Ausbau der Bahnhofanlagen, zur Rolle der KTU. Alle Diskussionen mündeten in der einmütigen Erkenntnis, dass «Bahn 2000» ein vernünftiges, ausgereiftes Projekt ist, dem zugestimmt werden sollte. Es stellt zweifellos einen bedeutenden und willkommenen Schritt in Richtung einer Gesamtverkehrspolitik dar, wie sie 1979 von der Expertenkommission vorgeschlagen wurde.

Ich bitte Sie, namens der einstimmigen Kommission auf die Vorlage einzutreten.

Ich habe noch über die Petition des Aktionskomitees gegen die NHT Bericht zu erstatten. Diese Petition ist gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten–Olten gerichtet. Sie sind im Besitze des entsprechenden Textes. In der logischen Folge der Beschlüsse empfiehlt Ihnen die Kommission ebenfalls einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

Stucki: Um es vorweg zu nehmen, wir stimmen dem Konzept «Bahn 2000» bzw. den Kommissionsanträgen mit Überzeugung zu. Mit der Annahme dieser Bundesbeschlüsse nehmen wir eine unserer Meinung nach entscheidende Weichenstellung in Richtung einer gesamtschweizerischen Verbesserung der Randbedingungen für den öffentlichen Verkehr vor: Attraktivitätssteigerungen durch vermehrte Fahrgelegenheiten, kürzere Reisezeiten, weniger Umsteigen, kulantere Anschlüsse, kundenfreundlichere Einrichtungen und andere Angebotsverbesserungen.

Die vier vorgeschlagenen Neubaustrecken schaffen die Voraussetzungen quasi wie ein Rückgrat, wie das genannt wurde, für die beabsichtigten Angebotsverbesserungen und damit auch für den gewünschten Umsteigeeffekt. Trotz der mit diesem Konzept verbundenen Kapazitätssteigerung

durch die öffentlichen Verkehrsunternehmungen wird es aber nach wie vor auch ein gut ausgebautes Strassennetz brauchen. Beide Verkehrssysteme haben sich sinnvoll zu ergänzen. Nur so wird es möglich sein, die stets noch wachsende Mobilität unserer Bevölkerung auch künftig einigermassen vernünftig zu meistern.

Man kann allerdings nicht ganz daran vorbeisehen, dass mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, namentlich wenn neben den Intercity-Strecken auch der Regionalverkehr in den Agglomerationen ausgebaut wird – was an sich erwünscht ist –, sich die Sogwirkung der grossen Zentren noch etwas verstärken wird. Einerseits also Zunahme der Arbeitsplätze in den nachher leichter und rascher erreichbaren Zentren, andererseits die immer weiter in die Landschaft ausstrahlende Wohnbevölkerung, wobei auch Gegenbewegungen eintreten werden. Diese siedlungspolitische Wirkung entstand schon seit dem Bau des Nationalstrassennetzes. Sie wird aber zweifellos in noch verstärkter Masse durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel spürbar werden. Wir haben dafür bereits erste Anzeichen im Zusammenhang mit dem Bau der Zürcher S-Bahn. Trotzdem ist eine zusätzliche Kraftanstrengung mit dem vorliegenden Konzept nötig, um überhaupt die Pendlerströme zwischen Wohn- und Arbeitsorten in vernünftiger Weise bewältigen zu können.

Auf den ersten Blick scheinen die Kosten von über fünf Milliarden Franken, welche zur Realisierung nötig sind, enorm hoch. Im Vergleich zu den Investitionen – der Herr Kommissionspräsident hat schon darauf hingewiesen –, welche wir bisher für den Nationalstrassenbau aufgewendet haben, selbst ohne Berücksichtigung der Investitionen für Kantons- und Gemeindestrassen, hält sich die Summe durchaus im Rahmen, ja sogar in einem relativ bescheidenen Rahmen.

Allerdings ist längerfristig nicht der Investitionsaufwand der entscheidende Punkt. Ebenso wichtig ist die Deckung der Folgekosten, welche nachher aus diesen Investitionen laufend entstehen und zu bewältigen sind. Daher war es auch wichtig, dass die Folgekostensituation genau abgeklärt wurde, soweit das eben möglich ist. Wir haben in der Kommission gerne zur Kenntnis genommen, dass zum Beispiel die Bundesbahnen in diesem Zusammenhang schätzen, bis zur Jahrhundertwende die Mehrkosten durch die Einnahmen aus dem Mehrverkehr decken zu können.

Wir haben überdies in der Kommission positiv vermerkt, dass den Umweltfragen der ihnen zukommende Stellenwert eingeräumt wird, indem insbesondere bei den Neubaustrecken aufgrund der etappenweise zu erarbeitenden Detailprojektierung eine vertiefte Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen wird.

Wir stimmen den Bundesbeschlüssen mit Überzeugung zu.

Knüsel: Mit der «Bahn 2000» bricht für die SBB eine neue Aera der Zukunft an, davon bin ich überzeugt. Die verantwortlichen Organe fangen damit die Zukunft ein, und sie werden damit im öffentlichen Verkehr auch umweltgerecht konkurrenzfähig.

Die Grundkonzeption zur «Bahn 2000» beinhaltet eine geniale Grundidee, welche die SBB aus folgenden Gründen leistungsgerecht und kundenfreundlich in die Zukunft zu bringen vermag.

Kommissionspräsident Piller hat sehr eingehend über die Varianten, über die Kosten gesprochen. Darf ich drei Punkte herausgreifen?

1. Die «Bahn 2000» fügt sich nahtlos in die Gesamtverkehrskonzeption und in die KTU ein.
2. Die NHT, bei der zum Teil Maximalgeschwindigkeiten vorgesehen waren, wurde zugunsten einer Konzeption mit optimalen Geschwindigkeiten fallengelassen. Dies erlaubt ein praktisch gleichzeitiges Ein- und Auslaufen von Schnellzügen mit kurzen Umsteigezeiten in den sogenannten Knotenbahnhöfen. Diese Grundkonzeption ist grundlegend neu und zukunftsweisend. Das bedeutet weniger Umsteigen für die Reisenden, also kundenfreundlichere, schnellere Ver-

bindungen, verbunden mit kürzeren Reisezeiten und mehr Komfort.

3. Erfreulich ist die Tatsache, dass man weder bei den SBB noch beim Bundesrat der Versuchung erlegen ist, ein Umsteigen auf die Bahn mit einer zusätzlichen Belastung des Strassenverkehrs zu kompensieren.

Dass dieser zukunftsorientierte Ausbau des Bahnnetzes, verbunden mit einem Leistungsausbau auch einen Neubau von einigen SBB-Strecken erforderlich macht, ist selbstredend. Die Kommissionsberatungen und insbesondere die aufschlussreiche Besichtigung der heikelsten Bauabschnitte haben gezeigt, dass die Variante Süd plus die sinnvollste Lösungsmöglichkeit darstellt.

Es ist zum Herrn Bundesrat Schlumpf auch zugesichert worden, dass mit dem Bau des erforderlichen Streckenabschnittes von Mattstetten nach Olten bei den Land-, bei den Güter- und den Waldzusammenlegungen Umsicht an den Tag gelegt werden wird.

Ich stimme mit Ueberzeugung für Eintreten, erachte es aber als erforderlich, eine zusätzliche Information in die Beratungen einzubringen. Bei den Vernehmlassungen, auf Seite 8 in der Botschaft, ist folgendes aufgeführt: «Die Kantone der Zentralschweiz, ausgenommen der Kanton Zug und der Kanton Tessin, halten die geplante Linienführung zwischen Bern und Zürich aus raumordnungspolitischen Gründen für unbefriedigend, da sie die Verkehrsgunst und die Wachstumsmöglichkeit der grossen Ballungsräume verstärkt. Sie schlagen deshalb eine neue, die Zentral- und Südschweiz besser einbindende Linienführung vor, welche die NHT im Raume Wauwil/Nebikon mit der Gotthardlinie verbindet. In einer zweiten Etappe könnte die NHT via Schöffland-Heitersberglinie oder via Luzern (Durchgangsbahnhof) nach Zürich weitergeführt werden. Eine eingehende Prüfung der Variante Luzern wird auch von anderen Vernehmlassern befürwortet.»

In der Folge ist dann eine überparteiliche Parlamentariergruppe für die Verständigungsvariante Süd-Süd an verschiedene Kantone gelangt. Sie schreibt in ihrem Memorandum Ende Oktober dieses Jahres, also nach der nationalrätlichen Debatte, folgendes: «Die für das Konzept 'Bahn 2000' projektierte neue Bahnlinie zwischen Bern und Olten stösst sowohl als Variante Nord wie als Variante Süd plus in den betroffenen Regionen auf erbitterten Widerstand. Das Festhalten an diesen Varianten, die von der gesamten Bevölkerung aufs Entschiedenste abgelehnt werden, würde zu einer gefährlichen Belastungsprobe führen und die Verwirklichung des gesamten Konzeptes zum mindesten verzögern.» In echter Sorge um das fortschrittliche und zukunftssträchtige Konzept «Bahn 2000» stellt eine überparteiliche Parlamentariergruppe die Verständigungsvariante Süd-Süd vor. Die Linienführung dieser Variante ergibt vor allem ökologisch, aber auch technisch, wirtschaftlich und betrieblich eine derart vorteilhafte Lösung, dass der Grossteil der bisher entschieden Nein-Sagenden ihr wird zustimmen können.

Mit Schreiben vom 4. Dezember – dies wurde übrigens auch an meine Kollegin Frau Josi Meier gerichtet – berichten das Baudepartement und der Regierungsrat des Kantons Luzern folgendes: «Die überparteiliche Parlamentariergruppe für die Verständigungsvariante Süd-Süd unter der Leitung von Herrn Nationalrat Nussbaumer hat mich in dieser Sache kontaktiert und mir die sogenannte Verständigungsvariante Süd-Süd vorgestellt.

Nach Rücksprache mit dem Gesamtregierungsrat kann ich Ihnen folgendes mitteilen.

1. Der Regierungsrat hat von der Variante Süd-Süd Kenntnis genommen.

2. Der Regierungsrat anerkennt, dass die Variante Süd-Süd mit der Möglichkeit einer Anschlussstrecke Madiswil–Wauwil–Luzern auch Vorteile für den Kanton Luzern aufweist.» Nun das Entscheidende: «Der Regierungsrat verzichtet auf eine Stellungnahme zugunsten der Variante Süd-Süd, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Variante Süd-Süd weist unverkennbar Elemente der Variante NHT Luzern auf. Nachdem der Regierungsrat zum Konzept 'Bahn 2000' grundsätzlich positiv Stellung genom-

men hat, verlor die Luzerner NHT-Variante aus konzeptionellen und verkehrspolitischen Gründen ihre Bedeutung. Der Regierungsrat möchte die Diskussion um 'Bahn 2000' nicht erschweren und bietet deshalb Hand, dass seine Vorstellungen zur NHT-Planung mittels der Variante Süd-Süd weiter aktualisiert werden.»

Ich möchte damit kundtun, dass der Regierungsrat des Kantons Luzern, der seinerzeit eine andere Variante zur Diskussion gestellt hat, ebenfalls auf die Variante Süd plus einschwenkt.

Weber: Nicht die «Bahn 2000», aber die geplante Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Olten ist in unserer Region zum Politikum geworden, und Gegner aller Schattierungen und aller Couleurs haben sich vereinigt.

Einerseits verstehe ich den Widerstand gegen diese Strecke, nimmt sie doch bestes Kulturland in Anspruch und tangiert ein wunderschönes Gebiet. Andererseits bin ich erstaunt, weil andere Strecken durch ebenso gutes und schönes Land geplant sind, ohne dass man dort von einer nennenswerten Gegnerschaft sprechen kann. Herr Kommissionspräsident Piller hat von der verständnisvollen Haltung der Freiburger gesprochen. Ich habe auch versucht, die Begründung der ablehnenden Haltung zu würdigen. Ich habe oft etwas Mühe zu verstehen.

Ich lasse den Einwand gelten, dass man die Schönheit der Landschaft nicht durch eine neue Bahn beeinträchtigen lassen möchte, obschon ich gestehen muss, dass ich zum Beispiel seit mehr als 50 Jahren immer wieder von neuem die Anlagen der Gotthardstrecke bewundere und mir die Täler von Uri und des Ticino ohne dieses Wunderwerk nicht vorstellen könnte. Dies trifft auch bei anderen Bahnen zu. Ich habe auch Verständnis, wenn die Bauern um Schonung ihres Kulturlandes bitten. In beiden erwähnten Fällen sollten wir wirklich keine Mittel scheuen, den Schaden zu vermeiden oder ihn so klein wie möglich zu halten.

Mühe bekunde ich aber gegenüber Anliegen wie jenen eines lieben, treuen Freundes und Parteigenossen, der mich und andere Leute meiner Fraktion bittet, gegen die «Bahn 2000» zu stimmen, weil wir als Kandidaten, aber auch als Partei deswegen sonst bei der nächsten Wahl Schwierigkeiten haben könnten. Der Ratschlag ist sicher gut gemeint. Der gute Mann sollte mich aber kennen und wissen, dass ich noch nie auf parteipolitische Rechenspiele Rücksicht genommen habe, wenn ich von einer Sache überzeugt war und das Vorhaben im Gesamtinteresse des Landes lag.

Noch weniger Verständnis habe ich gegenüber Leuten, die ganz offensichtlich egoistische Sonderrechte verteidigen, Leute, die das Glück hatten, in den vielen schönen Gemeinden im äusseren Wasseramt ein Eigenheim zu erstellen und nun jeden Tag viermal mit ihrem Privatfahrzeug zum Beispiel meine Gemeinde durchfahren – durchfahren müssen, weil dort der Brückenübergang über die Emme ist – mein Dorf verpesten und verunsichern, um in Solothurn oder in der umliegenden Industrieregion ihrer Arbeit nachzugehen oder Einkäufe zu tätigen. Aber eben: Das Los der anderen zählt nicht, wenn man es nicht auch selber tragen muss. Sie möchten sich ihre Ruhe nicht einmal durch eine ruhige und schöne Bahn stören lassen!

Trotz allem gibt es aber ehrenwerte Motive, die zur Gegnerschaft führen könnten. So hätte ich mich zum Beispiel nie für das seinerzeitige Projekt der neuen Hauttransversalen einsetzen können, im Gegenteil. Sie hatten mich wahrscheinlich in einem gegnerischen Komitee gefunden, denn schliesslich ging es damals nur um eine Reisezeitreduktion von wenigen Minuten. Bei der «Bahn 2000» aber geht es um ein Konzept; es ist zur Genüge erläutert worden.

Wer Ja zur «Bahn 2000» sagt, muss deshalb auch Ja zu den Neubaustrecken sagen. Das scheinen noch nicht alle Eidgenossen verstanden zu haben. Das spürt man immer wieder aus Briefen, die man bekommt; ich habe gestern einen solchen von einer freisinnigen Ortspartei erhalten – sehr liebenswürdig, mit verständlichen Motiven versehen, aber nicht konsequent da, wo sie sagen: «Ja zu 'Bahn 2000', aber nicht diese Neubaustrecken». Ob es gelingen wird, sie

davon zu überzeugen, dass diese beiden Aussagen nicht vereinbar sind? Das wird jedenfalls noch eine harte Arbeit sein.

Die Frage der Variantenwahl stellt sich praktisch nur noch für die Kantone Solothurn und Bern. Die Stellungnahmen sind kontrovers. Beide Kantone gehen nach dem St. Florians-Prinzip vor. Ich bin überzeugt, dass die Variante Süd plus, wie sie der Nationalrat beschlossen hat, die bessere ist. Die Variante Nord böte zu viele technische Schwierigkeiten. Ich habe von der besseren Variante gesprochen, frage mich aber, ob nicht die Variante Süd-Süd die beste Lösung gebracht hätte. In unserer Region glaubt man sehr stark an die Zweckmässigkeit dieser Linienführung.

Nun hier meine erste Frage, Herr Bundesrat: Sind die vermeintlichen Nachteile wirklich so schwerwiegend, dass auf diese Lösung verzichtet werden muss, oder könnte man einen Wechsel von Süd plus auf Süd-Süd offenhalten? Gewisse Kreise in meinem Kanton haben den Eindruck, dass die Prüfung der Variante zu wenig ernst und seriös durchgeführt worden sei. Das wäre falsch. Wir haben von Herrn Knusel gehört, was Luzern zu dieser Lösung sagt; da ist zum Teil schon die Antwort auf meine Frage gegeben worden. Eine zweite Frage, die mir auf der Zunge liegt, betrifft die Umwelt, den Menschen und seinen Lebensraum. Bei jeder möglichen Variante ist die Umweltverträglichkeitsprüfung eine nicht wegzudenkende Bedingung. Dass die Solothurner Regierung diese Prüfung insbesondere auch bei der Variante Süd plus kategorisch verlangt, ist mehr als verständlich; als Solothurner möchte ich diese Forderung ausdrücklich unterstützen. Im SBB-Bericht vom 8. September 1986 über die Variantenwahl wird die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe, die gemacht worden ist, erwähnt. Wie aussagekräftig sind deren Resultate? Stimmen die Befürchtungen, dass die erste Prüfung nicht so ganz fachgerecht durchgeführt worden sei? Um wieviel gründlicher ist die Umweltverträglichkeitsprüfung der zweiten Stufe? Wir Solothurner wünschen in diesem Zusammenhang eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den SBB und den Regionen bei der Planung und beim Bau der neuen Linien. Die Regierung besteht mit Recht darauf, dass seitens der Planer auf die Wünsche der Direktbetroffenen eingegangen wird, dass jede erdenkliche Schutzmassnahme insbesondere auch für Wohngebiete getroffen wird.

Meine dritte Frage: Die Variante Süd plus sieht den Ausbau der Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee auf Doppelspur vor. Die Aufrechterhaltung dieser Regionallinie war bis vor kurzem von den SBB in Frage gestellt. Ich musste mich zu einer bestimmten Zeit als Ammann im Namen des Gemeinderates und nach dem Willen der Derendinger Bevölkerung für den Weiterbestand der Bahn einsetzen. Ich gehörte auch einem Aktionskomitee an. Es ist interessant, feststellen zu müssen, dass einige der damaligen Befürworter der Linie heute nicht mehr so recht begeistert zur Bahn stehen. Nachdem der Zuspruch im Regionalverkehr auf dieser Strecke nach Auffassung der SBB nicht so überzeugend ist, finde ich es gut, wenn die Linie für die Zukunft im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» einer vernünftigen, zusätzlichen Verwendung zugeführt werden kann.

Da gerade im Bereiche von Wohngebieten Engpässe bestehen, richte ich an Sie, Herr Bundesrat, folgende Frage: Da man annimmt, dass die Auslastung der Strecke nicht so gross sein wird wie angenommen, könnte man da allenfalls auf den Bau des zweiten Gleises verzichten, oder könnte die Doppelspur auf gewisse Abschnitte beschränkt werden?

Die Diskussion um das Konzept «Bahn 2000» muss wirklich eine Diskussion um die übergeordnete Verkehrspolitik sein. Wenn der Ruf nach Förderung des öffentlichen Verkehrs ernst gemeint ist, müssen wir auch neue Strukturen bereitstellen. In keinem Bereich des öffentlichen, industriellen oder kommerziellen Handelns begnügen wir uns mit den im letzten Jahrhundert geschaffenen Rahmenbedingungen und Strukturen. Laufend, ganz besonders nach dem Zweiten Weltkrieg, fanden in allen anderen Bereichen umwälzende Anpassungen an die neuen Herausforderungen und Bedürfnisse statt. Unsere Bahnen können ohne Korrekturen

den künftigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen. Die «Bahn 2000» ist nicht einfach eine Neubaustrecke, sie ist ein Betriebskonzept. Die Neubaustrecken gehören zu diesem Konzept. Diese Tatsache kann man auf keine Art wegdiskutieren. Deshalb ist es richtig, wenn die Vorlagen A und B nicht getrennt werden. Deshalb dürfen wir auch dem Antrag Gerber nicht zustimmen.

Die auch vom Kanton Solothurn erhobenen Einwände gegen das seinerzeitige NHT-Projekt sind mit der «Bahn 2000» weitgehend behoben. Weil der Regionalverkehr voll miteinbezogen ist, ist zu erwarten, dass die Regionen auch ja sagen zur «Bahn 2000».

Die «Bahn 2000» fügt sich in die koordinierte Verkehrspolitik ein. Sie passt zu einer ganz breiten Palette verkehrspolitischer Szenarien und setzt nicht einmal eine extreme Anti-Privatverkehrspolitik voraus. Bei den heutigen Marktanteilen – es sind weniger als 20 Prozent – wird klar, dass allein die Aufnahme eines zusätzlichen Mobilitätswachstums durch die öffentlichen Verkehrsmittel eine verbesserte Angebotsstrategie voraussetzt. Die NHT war noch eine blosser Schnellverbindung zwischen ohnehin bevorteilten Zentren, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob die Reisenden aus den Regionen auf die Züge kommen oder vom Ziel in die Region weiterreisen können. Die «Bahn 2000» als Flächenkonzept erfüllt eine wesentliche Voraussetzung für ein modernes Reisezugsangebot, nämlich die verbesserte örtliche und zeitliche Verfügbarkeit auch bei Umsteigebeziehungen. Diese Verfügbarkeit spielt die wichtigste Rolle im Wettstreit mit dem Individualverkehr.

Seit Jahren fordern wir von den SBB ein modernes Management und eine marktorientierte Geschäftspolitik. Es würde nicht verstanden, wenn man ihnen jetzt, wo solche Bemühungen sichtbar werden, «den Schnauf abstellen» wollte.

Es ist verständlich, dass bei der Beurteilung eines neuen Konzeptes auch lokalpatriotische Überlegungen angestellt werden. Mit Genugtuung darf ich als Solothurner feststellen, dass mit der «Bahn 2000» für unseren Kanton viele Wünsche in Erfüllung gehen. Stichwortartig seien sie erwähnt: Berücksichtigung der Mittelzentren, Aufwertung der Jura-südfusslinie, Halbstundentakt für Solothurn und Olten, umsteigefreie Direktverbindungen; auch Grenchen kann dank eines kleinen Entgegenkommens profitieren.

Eine kantonale Arbeitsgruppe, die das Konzept bewertete, ist zur Überzeugung gelangt, dass sich die Zielsetzungen von «Bahn 2000» nicht ohne Neubaustrecken realisieren lassen. Gerade die Region Solothurn profitiert durch die Variante Süd plus so stark, dass ich heute dieser Lösung den Vorzug geben muss. Die Varianten Nord und Süd-Süd brächten für Olten durch die Umfahrung zu grosse Nachteile. Bezüglich Variante Süd-Süd erwarte ich noch mit Spannung die bundesrätliche Antwort.

Heute bin ich begeisterter Anhänger des Konzeptes und für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage.

M. Debétaz: Si je suis favorable au libre-choix des moyens de transport; je suis simultanément d'avis qu'il faut accroître l'activité du rail. C'est le but poursuivi par RAIL 2000. Il faut stimuler l'envie de voyager en train. Avec RAIL 2000, le réseau national sera amélioré. Les régions et les cantons doivent également trouver leur compte dans cette amélioration. Nous devons aussi être vigilants dans le contexte international, et plus particulièrement européen.

Je voudrais faire quelques remarques sur ce point, au sujet du trafic voyageurs, sans sous-estimer l'importance du trafic marchandises. Notre pays a toujours assumé une fonction de carrefour dans les communications européennes. Le réseau «Trans-Europe Express» a disparu. Alors que la Suisse perdait une position privilégiée, les réseaux ferroviaires des Etats voisins se sont améliorés; cette progression continue.

Il faut que nous soyons actifs, nous aussi, il faut que nous soyons «entreprenants». C'est la volonté du Conseil fédéral et de nos Chemins de fer fédéraux. Elle est très nettement exprimée dans le message. J'ajoute qu'hier à Liège, devant des représentants de l'Assemblée parlementaire du Conseil

de l'Europe et du Parlement européen, M. Schlumpf, conseiller fédéral, a présenté un important exposé qui a fait une très forte impression. Je tiens à réitérer à notre dynamique ministre des transports mes compliments reconnaissants.

Permettez-moi, dans ce contexte, de rappeler l'importance de la ligne du Simplon. Il faut améliorer l'infrastructure et la superstructure de cette ligne, accroître la vitesse commerciale des trains et mettre en service un matériel roulant moderne et performant. Il faut assurer la liaison directe Paris-Milan. Nous avons déjà parlé à maintes reprises de l'amélioration de la ligne du Simplon, mais on ne le dira jamais trop, cela doit être un objectif prioritaire.

Une des décisions importantes que devait prendre notre commission avait trait aux variantes Nord, Sud et Sud-plus, dont le président de la commission a présenté tout à l'heure, équitablement, les divers éléments. J'approuve la variante Sud-plus. Les études complémentaires faites à ce sujet et la visite sur place m'ont convaincu de la pleine justification de la nouvelle variante. M. le président de la commission vient de l'expliquer de façon objective. La pesée des intérêts légitimes à prendre en considération conduit au choix de cette variante Sud-plus. Les améliorations que son exécution apportera à la ligne du pied du Jura sont nécessaires et légitimes.

Au chapitre des propositions présentées par les compagnies privées, j'ai évoqué en séance de commission la proposition de créer une ligne Montreux-Interlaken-Lucerne. Il s'agit entre autres de promouvoir l'utilisation du rail par les touristes suisses et étrangers visitant notre pays. Je remercie le Conseil fédéral de son appréciation positive au sujet de cette ligne.

Nous sommes au stade de l'étude du projet RAIL 2000, dont le but est de contribuer au développement des transports publics dans nos cantons et dans nos régions. La mise en oeuvre de ce projet, d'une importance considérable, son exécution, doivent être conçues dans le même esprit: tenir compte des intérêts légitimes des cantons et des régions. Les membres de la commission ont reçu de multiples interventions, cela démontre le très grand intérêt suscité par RAIL 2000. Il y eut aussi des oppositions. M. le président de la commission s'est également exprimé sur ces points. Pour prévenir, pour dissiper les oppositions, l'information en temps opportun des autorités cantonales me paraît fondamentale et l'intérêt général commande d'associer les cantons aux études d'avant-projet. Je remercie d'ores et déjà le Conseil fédéral et les Chemins de fer fédéraux d'agir dans ce sens.

En conclusion, c'est avec conviction que j'entre en matière et que je vous engage à donner suite aux propositions de notre commission.

Gerber: Das Konzept «Bahn 2000» führt im Kanton Bern seit längerer Zeit zu Diskussionen und Auseinandersetzungen. Die Zielsetzungen des Konzeptes werden mit Ausnahme der Schaffung von neuen Direktverbindungen im allgemeinen begrüsst. Gegen die Schaffung von Neubaulinien hat sich vor allem im Oberaargau eine starke Opposition formiert. Wir Berner sind uns bewusst, dass das Konzept «Bahn 2000» eine nationale Aufgabe darstellt, in der der Kanton Bern Brückenfunktion zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz zu übernehmen hat. Die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur für den Schienenverkehr ist ein wichtiger Bestandteil dieser Brückenfunktion. Mit der vorgesehenen Neubaustrecke Mattstetten-Olten wird dem Kanton Bern wohl die Hauptlast der «Bahn 2000» übertragen. Die Flächenverluste der Land- und Forstwirtschaft sowie die Eingriffe in Land- und Siedlungsstruktur sind beträchtlich. Die Zustimmung des Kantons Bern zum Konzept «Bahn 2000» war seinerzeit von der Berner Regierung an folgende Bedingungen geknüpft worden:

1. Rasche Realisierung;
2. Wahl der Variante Nord der Neubaustrecke Mattstetten-Olten;
3. Integration des Knotenpunktes Biel.

Zum Bedauern der Berner Regierung haben sowohl der Nationalrat als auch unsere vorberatende Verkehrskommission nun aber der Variante Süd plus zugestimmt. Die Variante Süd plus hat aus unserer Sicht vor allem folgende Nachteile: Sie beansprucht über grössere Strecken bisher unberührtes, gutes Land- und Forstwirtschaftsgebiet. Sie führt im Raum Herzogenbuchsee-Langenthal zudem durch den Siedlungsbereich von Regionalzentren. Beim Landbedarf fällt der absolute Verbrauch von 92 Hektaren ins Gewicht, aber auch die Zerstückelung vieler gut arrondierter Betriebe mit allen Anpassungsfolgen. Nach dem klaren Entscheid des Nationalrates und unserer vorberatenden Kommission für die Variante Süd plus hat sich auch die Berner Regierung mit der voraussehbaren politischen Realität auseinandersetzen müssen. Sie erwartet vom Bund für den Fall eines definitiven Beschlusses, dass er die Variante Süd plus in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Planungsregionen und den betroffenen Gemeinden so umweltfreundlich als nur möglich gestaltet. Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf, in diesem Rat eine entsprechende Zusicherung von Bundesseite abzugeben.

Ein grosser Teil der Bewohner der direkt betroffenen Gebiete unseres Kantons können sich aber mit der vorgesehenen Linie Süd plus nicht abfinden. Sie haben sich zu einem Komitee gegen Neubaustrecken im Konzept «Bahn 2000» zusammengeschlossen. Die Kritik der Opponenten richtet sich nicht gegen das Konzept «Bahn 2000» als solches, sondern gegen die geplante Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Sie sehen eine Realisierung der «Bahn 2000» über eine Verbesserung und den Ausbau der heute bestehenden Stammstrecken.

Nun haben sowohl der Nationalrat als auch unsere Kommission den Bundesbeschluss A über die Kenntnisnahme vom Konzept «Bahn 2000» wie auch den Bundesbeschluss B über den Bau neuer Linien der SBB in einem einzigen Beschluss zusammengefasst, also das Konzept mit dem Linienneubau verknüpft. Mit der Verknüpfung der beiden Beschlüsse über Konzept und Neubaustrecken wird der Gegner der Neubaustrecken gezwungen, über das Referendum auch das Konzept zu bekämpfen. Sollte in einer eventuellen Volksabstimmung die Vorlage verworfen werden, wäre vollkommen unklar, ob sich der negative Entscheid gegen das Konzept oder die Neubaustrecken oder gegen beides gerichtet hat. Ein derartiges Vorgehen scheint mir rechtlich und politisch unerwünscht zu sein.

Herr Bundesrat Schlumpf hat im Nationalrat dazu erklärt, das Bundesamt für Justiz habe in einem Gutachten Bedenken geäussert und einer solchen Koppelung von Beschlüssen widersprochen, und zwar mit der juristischen Begründung, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht Rechtssatzcharakter habe. In einem referendumpflichtigen Erlass dürften nur Rechtssätze enthalten sein. Wenn man beginnen wollte, Verwaltungsakte, die nicht Rechtssatzcharakter hätten, also nicht generell-abstrakte Normen darstellten, in allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse hineinzunehmen und dem Referendum zu unterstellen, dann gelangte man allmählich zu einem allgemeinen Verwaltungsreferendum. Soweit Herr Bundesrat Schlumpf im Nationalrat zur rechtlichen Seite. Auch politisch schiene mir die klare Trennung des Konzeptbeschlusses A vom referendumpflichtigen Linienbeschluss B für den Fall eines Referendums eine sauberere Lösung zu sein. Ich bitte Sie deshalb, in der Detailberatung auf den Bundesbeschluss A einzutreten, ihn gutzuheissen und auch dem Bundesbeschluss B gemäss Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Hefti: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass die Finanzierung der «Bahn 2000» noch nicht gesichert ist.

Jagmetti: Wie mein Ratskollege Stucki, finde ich das Konzept der «Bahn 2000» sehr gut und stimme ihm gerne zu. Wenn ich hier einen Vorbehalt anzubringen und zwei Fragen zu stellen habe, so betreffen sie nicht den Grundsatz, sondern einen Teil des Projektes, und zwar nicht jenen, über den am meisten geschrieben worden ist.

Wenn man das Konzept anschaut, dann könnte man etwas pointiert sagen, es handle sich nicht um eine «Bahn 2000», sondern um eine «Mittelland-Bahn 2000». Es fehlt im Konzept jede Verbesserung auf der Nord-Süd-Achse südlich von Luzern und Zug. Wenn die Linienverbesserungen im Anhang 6 betrachtet werden, wird das ersichtlich. Gewiss wird das Konzept durch ein solches für die konzessionierten Transportunternehmen ergänzt werden, das kennen wir, aber die SBB-Linien in diesem Bereich – insbesondere die Gotthardstrecke – fehlen. Wir wissen natürlich alle, dass uns hier noch Entscheide über die Alpentransversale erwarten, und wir wissen auch, dass an dieser Gotthardstrecke im Hinblick auf den Huckepack-Verkehr Massnahmen ergriffen worden sind zur Ausweitung – wenn ich das richtig sage – des Lichttraumprofils.

Ich möchte in diesem Zusammenhang zwei Fragen an Herrn Bundesrat Schlumpf stellen: Könnte nicht noch vor der Eröffnung der Eisenbahn-Alpentransversale, die ja nicht morgen erfolgen wird, etwas zur Verbesserung des Reisenden-Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse getan werden? Zweitens: Hätte nicht in diesem grossen Projekt mit seinen vielen Milliarden Franken Kosten eine zweispurige Zufahrt von Zürich an die Nord-Süd-Achse Platz gehabt? Die Strecke, die von Zürich an die Nord-Süd-Achse führt, besteht aus einer Einspurstrecke. Ich frage mich, ob hier nicht noch eine Lücke geschlossen werden könnte. Das sind die beiden Fragen, die ich an Herrn Bundesrat Schlumpf richte. Ich betone noch einmal: sie betreffen einen im übrigen ausgezeichneten Vorschlag.

Belser: Ich bin damit einverstanden, dass man die Bahn so ausbaut, dass sie auch im 21. Jahrhundert noch einen bedeutenden Beitrag an die Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten kann. Deshalb stimme ich dem Konzept «Bahn 2000» zu.

Wie im Nationalrat galt auch bei uns ein wesentlicher Teil der Debatte den Neubaustrecken, vor allem im Raum Mattstetten-Rothrist. Man vergisst dabei gerne, dass – im flächenmässigen Vergleich – der Kanton Basel-Landschaft am stärksten durch das Konzept «Bahn 2000» betroffen wird. Die Baselbieter Regierung hat sich trotzdem sehr früh positiv zu den Plänen des Bundes und der SBB geäussert. Das scheint etwas voreilig gewesen zu sein.

Wir entscheiden heute über die Linienführung; das sei zugegeben. Durch zwei Tunnelprojekte werden wesentliche Teile unseres Kantons entlastet. Im mittleren Kantonsteil, von Liestal bis Sissach, werden aber Siedlungsgebiete schwerwiegend beeinträchtigt – meine Wohngemeinde Lausen wohl am meisten. Hier werden zwar nicht Wälder zerschnitten, aber Wohngebiete.

«Umwelt ist nicht nur Land, Umwelt sind auch die menschlichen Lebens- und Arbeitsräume», haben Sie, Herr Bundesrat, in der nationalrätlichen Debatte betont. Ich kann Ihnen beipflichten. Das bedingt aber, dass sich die Bundesbahnen für das mittlere Baselbiet noch bessere Lösungen einfallen lassen. Ich werde den Verdacht nicht los, dass man die grundsätzlich zustimmende Haltung unseres Kantons dazu benutzt, um die Anliegen des mittleren Baselbiets möglichst billig zu erledigen. Ich erwarte, dass die Bundesbahnen ernsthaftere Anstrengungen unternehmen, um in diesem Gebiet zu annehmbaren Lösungen zu kommen.

Vergessen wir eines nicht: Für den Kanton Basel-Landschaft sind die Vorteile der «Bahn 2000» nicht so deutlich ersichtlich wie für andere Regionen. Das sollte eigentlich dazu zwingen, dass man auch die Nachteile um so entschiedener verringert, denn das Konzept «Bahn 2000» muss wahrscheinlich noch durch das Nadelöhr einer Volksabstimmung.

Schoch: Ich äussere mich hier, weil ich für einmal ein ganz bestimmtes regionalpolitisches Anliegen vertreten möchte; ein Anliegen, das – nach meiner Beurteilung – in dieser Eintretensdebatte vorgebracht werden muss.

Bevor ich Ihnen dieses Anliegen aber formuliere, kann ich mir eine vielleicht etwas spitze Bemerkung nicht verkneifen. Wir diskutieren hier drei Themenbereiche, nämlich zum einen und ersten das Konzept «Bahn 2000», zum zweiten einen Baubeschluss für neue SBB-Linien und zum dritten einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 5,1 Milliarden Franken. Entsprechend dieser Aufteilung in drei Themenbereiche unterbreitet uns der Bundesrat in seiner Botschaft ja auch drei Bundesbeschlüsse.

Alles miteinander wird unter der Gesamtüberschrift «Bahn 2000» verkauft. Ausgerechnet das Konzept «Bahn 2000» könnte aber, wenn es nichts kosten würde oder sogar wenn die Kosten in einem bestimmten Umfang noch mitberücksichtigt werden, ohne weiteres auch ohne das Parlament realisiert werden. Der Taktfahrplan zum Beispiel, der nach meiner Beurteilung einen wohl fast ebenso gravierenden Eingriff bedeutete wie das Konzept «Bahn 2000», ist ja auch ohne uns realisiert worden, bei aller Anerkennung der Vorteile, die der Taktfahrplan brachte. Es kommt aber dazu, dass ausgerechnet das Konzept «Bahn 2000», also das, was dem gesamten Paket den Namen gegeben hat, zwar ein Konzept ist, aber ohne jegliche Verbindlichkeit. Wir können uns in keiner Weise auf die Angaben verlassen, die in der Botschaft enthalten sind, während sich Departement und SBB – das ist durchaus natürlich – selbstverständlich nach unseren Beschlussfassungen auf den Baubeschluss und auf die Verpflichtungskredite stützen werden. Wir müssen uns aber über die Diskrepanz doch Rechenschaft ablegen.

Gesamthaft gesehen ist die Art und Weise, wie uns diese Vorlage präsentiert worden ist, eine überaus reife, ja eine geradezu faszinierende Marketing-Leistung.

Es ist heute gesagt worden, man habe sich zum Projekt NHT nicht bekennen können. Herr Weber hat sogar erklärt, er hätte beim Projekt NHT in einem gegnerischen Komitee mitgewirkt. Das Konzept «Bahn 2000» ist zwar nicht genau das gleiche wie das Konzept NHT. Das gebe ich ohne weiteres zu. Es ist z. B. teurer als das Konzept NHT. «Bahn 2000» ist aber etwas Ähnliches wie die NHT, es ist nur sehr, sehr viel schöner und viel eingängiger verpackt. Das musste doch gesagt sein! Es ändert aber nichts daran, dass ich mit der Vorlage einverstanden bin und dass ich den Bundesbeschlüssen zustimmen werde.

Nun zu meinem Anliegen, ein Anliegen, das in den Bereich des neuen Konzeptes gehört. Es ist eine ganz einfache, kurz zu begründende Sache. Es geht nämlich darum, dass alle Züge aus dem Raum Ostschweiz – für einmal beginnt die Ostschweiz hier bereits beim Flughafenbahnhof Kloten –, dass also alle Züge aus dem Gebiet östlich von Kloten, bevor sie in das Mittelland und nach Bern weiterfahren, in den Sackbahnhof Zürich einfahren, und dass dadurch die Reisezeiten ins Mittelland und nach Bern um etwas mehr als 20 Minuten verlängert werden. Soll – wie mit dem Konzept «Bahn 2000» ja angestrebt wird – tatsächlich eine spürbare Verkürzung der Gesamtreisezeiten erzielt werden können, dann müsste für die Ostschweizer – mindestens zu einem nennenswerten Teil – der Umweg über den Sackbahnhof Zürich vermieden werden können; dieser Umweg müsste ausgemerzt werden können, z. B. in der Weise, dass beim Halbstundentakt vielleicht jeder zweite Zug direkt vom Flughafenbahnhof Kloten aus ins Mittelland und nach Bern–Freiburg–Lausanne–Genf weiterfährt: an der Weise – ich habe mich nicht erkundigt, aber ich gehe mit aller Selbstverständlichkeit davon aus –, wie heute nachmittag auch der Extrazug nach St. Gallen und später nach Appenzell direkt von Altstetten nach Oerlikon fahren wird und nicht zuerst in den Sackbahnhof Zürich.

Ich gebe zu, ich vertrete hier für einmal ein regionalpolitisches Anliegen, ja sogar mehr, ein Anliegen, das den Parlamentariern aus der Ostschweiz wohl am allermeisten am Herzen liegen muss. Herr Schmid und auch die beiden Vertreter aus dem Kanton St. Gallen sind da mit mir sicher einverstanden. Aber ich meine, dass ich ausnahmsweise auch einmal ein Anliegen vertreten durfte, das unserer Region einen spürbaren Vorteil bringen würde.

Affolter: Sie haben es aus verschiedenen Voten heraushören müssen: es gibt tatsächlich verschiedene Paar Stiefel in dieser Frage. Sie hörten die Äusserungen der Vertreter des Kantons Bern, meinen Kollegen aus dem Kanton Solothurn, neuerdings haben sich die Kantone Basel-Landschaft und Freiburg auch geregt. Es gibt Regionen und Kantone in diesem Land, die vor allem von besseren und häufigeren Verbindungen zwischen den einzelnen Landesteilen und Agglomerationen, von den Attraktivitätssteigerungen im öffentlichen Schienenverkehr – kurz von «Bahn 2000» – profitieren. Es liegt auch im Trend der Zeit, dass man den öffentlichen Verkehr angesichts der Umweltbedrohungen und –belastungen privilegieren möchte.

Es gibt aber auch Kantone und Regionen, die die Zeche zu bezahlen haben, die die Opfer zu erbringen haben; wenn ich von Opfern rede, meine ich Einbussen an fruchtbarem Land, Eingriffe in Naturschutz- und Erholungsgebiete, Zerschneidungen von Höfen, Immissionen usw. Dort ist Opposition entstanden – virulente, vehemente Opposition. Und an uns, die wir aus diesen Gebieten kommen, wird diese Opposition nun herangetragen. Ich muss diesen oppositionellen Stimmen Gehör schenken; sie sind getragen aus der Sorge um Land, Scholle und Heimat.

Die SBB und die vorberatenden Instanzen des Bundes haben seinerzeit das Projekt der Neuen Haupttransversalen (NHT) präsentiert und dies als die beste, als unbedingt zu verwirklichende Lösung dargestellt. Es gebe keine bessere Lösung, wurde gesagt. Wir haben seinerzeit diese Lösung bekämpft. Ich war Präsident der Kommission, welche im Auftrag unseres Kantons diese NHT untersuchte. Wir haben sie bekämpft, weil es keineswegs die beste war – es war überhaupt keine Lösung! Sie hätte einzig die grossen Agglomerationen zusammengeführt, während die Mittellandkantone, welche die Last zu tragen gehabt hätten, buchstäblich das Nachsehen gehabt hätten. Man hat vor diesen Widerständen kapituliert.

Es kam die «Bahn 2000» als bessere Lösung, weil sie die Einbettung der Neubaustrecken in ein umfassendes Konzept des Schienenverkehrs vorsah, das mehr oder weniger landesweite Verkehrsvorteile in sich schliesst. Dort liegt das, was offenbar Herr Schoch nicht eingesehen hat: Es geht hier nicht bloss um eine neue Verpackung der NHT, sondern – deshalb können wir heute zu dieser «Bahn 2000» mit Vorbehalten Ja sagen – um eine eindeutige Aenderung des seinerzeitigen NHT-Konzeptes. Die Landopfer, die Beeinträchtigung der Landschaft durch die Neubaustrecken, verbleiben hingegen nach wie vor bei den direkt betroffenen Kantonen; dazu sind hauptsächlich Bern und Solothurn zu zählen. Ihnen wird dieser Solidaritätsbeitrag auf dem Altar landesweiter Verbesserungen der öffentlichen Verkehrsverbindungen abverlangt.

Die solothurnische Regierung widersetzt sich heute – wegen dieser entscheidenden Verbesserung des seinerzeitigen NHT-Konzeptes – nicht mehr grundsätzlich den Plänen für die «Bahn 2000», vor allem auch, weil man vernünftigerweise auf die Variante Nord verzichtet und auf die Variante Süd plus eingewenkt hat. Aber wir als Volks- und Ständevertreter haben gegenüber dem Bürger und vor allem auch gegenüber den direkt betroffenen Anwohnern diesen Solidaritätsbeitrag zu vertreten.

Ich möchte die Wünsche und Auflagen nicht mehr wiederholen und Herr Bundesrat Schlumpf auch nicht einladen, hier noch lange Erläuterungen abzugeben. Sie haben gehört, was wir punkto Linienführung im Wasseramt wünschen. Ich möchte nur sagen: Der Bundesrat tut gut daran, sie ernst zu nehmen, und sie gründlich abzuklären. Diese bereits heute morgen von anderer Seite verlangte Zusage mochten wir, Herr Bundesrat Schlumpf, in diesem Saal auch noch einmal hören.

Ich habe noch einen Gedanken beizutragen, der mich in der ganzen Sache etwas skeptisch macht. Ich habe vorhin gesagt, «Bahn 2000» sei eine bessere Lösung als die NHT. Ich habe nicht gesagt, es sei die beste. «Bahn 2000» ist für mich vorderhand deshalb nicht die beste Lösung, weil meiner Ansicht nach ein triftiger Einwand noch nicht ausge-

räumt ist. Deshalb kann ich auch nicht in die Begeisterung verfallen, die mein Kollege aus dem Kanton Solothurn vorhin an den Tag gelegt hat. Ich zweifle – das ist nun ein grundsätzliches Bedenken – am Umsteigeeffekt dieses Konzeptes. Wird von diesem um 60 Prozent vergrösserten und verdichteten öffentlichen Verkehrsangebot nach dessen Verwirklichung tatsächlich auch entsprechend Gebrauch gemacht?

Wir wissen alle, dass die Mobilität eine der bedeutendsten Errungenschaften und Fortschritte dieses Jahrhunderts ist. Ob sie in jeder Beziehung ein Fortschritt ist, wollen wir jetzt nicht diskutieren; aber die Mobilität hat den Menschen frei gemacht. (*Zwischenruf Miville:* Scheinbar!) Die Mobilität ist zu einem Grundbedürfnis des Menschen der heutigen Zeit geworden. Man wird den Menschen, der auch das Automobil als materielles Befreiungsmittel für seine individuelle Lebens- und Freizeitgestaltung kennen und schätzen gelernt hat, nur schwer dazu bringen können, sich nun im erhofften Ausmass auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzugewöhnen; man kann ihn nicht so leicht umzuziehen. So habe ich denn immer noch meine Zweifel, ob angesichts der stets zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse des modernen Menschen trotz allen Verlockungen, Erleichterungen und Verbilligungen, die das Konzept «Bahn 2000» in Aussicht stellt, der erhoffte Umsteigeeffekt wirklich erreicht wird. Um es krass zu sagen und auf die aktuelle Situation zu beziehen: Es wäre schlimm, wenn nach Fertigstellung des Konzeptes «Bahn 2000» diejenigen Mitbürger, die nun für den Bahnbau Opfer zu erbringen haben – ich habe sie geschildert – quasi mit der Faust im Sack zusehen müssten, wie die Züge wohl im Halbstundentakt und mit 200 km/h, aber halb- oder ganz leer durch die Landschaft brausen. Wir können diese Frage heute nicht beantworten, Herr Bundesrat Schlumpf kann es auch nicht. Man kann nur Mutmassungen anstellen.

Das muss aber dazu führen, dass wirklich alles daran gesetzt wird, die Eingriffe in die Landschaft, die uns ernstzunehmende Sorge bereiten, möglichst klein zu halten. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden – nicht im Alleingang – und unter Berücksichtigung der Resultate der Umweltverträglichkeitsprüfungen geschehen. Es dürfen keine Kosten gescheut werden, um den berechtigten Anliegen des Landschaftsschutzes entgegenzukommen. Wir dürfen von den Bundesbehörden erwarten, dass sie, wenn wir ja sagen, das ihre dazu beitragen, diese Verluste möglichst klein zu halten.

Hänsenberger: Der Kanton Bern hat eine etwas besondere Stellung in der Frage der «Bahn 2000», weil er aus seiner Geschichte und aus derjenigen der Eidgenossenschaft heraus in einer besonderen Position steht. Diese Position hat seinerzeit auch die Wahl Berns zur Hauptstadt unseres Landes mit beeinflusst. Der Kanton Bern ist seit jeher ein Bindeglied zwischen Deutsch und Welsch in diesem Land, und Bern hat den Verbindungen zwischen Westen und Osten immer grosse Bedeutung zugemessen. Wenn wir die historische Heerstrasse betrachten, die von Bern aus in den Aargau ging, so führte sie damals schon souverän an Burgdorf und Langenthal vorbei, obwohl das bereits damals wichtige Ortschaften waren: sie ging an diesen Ortschaften vorbei direkt nach Aarburg. Das können Sie mit einem Lineal auf der Karte kontrollieren. Bern wird 1986 nicht abseits stehen und wird die «Bahn 2000» – sie wurde als Jahrhundertwerk bezeichnet – nicht verhindern. Wir sind an einer guten, schnellen Verbindung zwischen der Westschweiz und der Zentralschweiz interessiert.

Ein moderner Schienenverkehr ist wichtig und in mancher Hinsicht unersetzlich. Auch wenn Herr Affolter das Lied der Mobilität singt, so wird es doch immer Leute geben, die das Auto nicht benützen können oder wollen. Seien wir froh darüber. Es wird immer Leute geben, die auf Bahnverbindungen angewiesen sind. Es wäre ein grosser Fehler, wenn wir den Schienenverkehr nicht aufrechterhalten würden. Das heisst auch, dass wir ihn modernisieren müssen.

Wenn wir diese Verbindungen Ost-West, die für das Wohler-

gehen des Schweizerlandes richtig sind, bejahen, müssen wir auch die damit verbundenen Nachteile, die das Bernerland erleidet, in Kauf nehmen. Wir haben aber von Bern aus berechtigte Anliegen anzumelden. Mein Kollege Gerber hat das bereits getan. Bern ist ein Agrarkanton, Bern hat mit der Autobahn N 1 grosse Güterzusammenlegungen durchgeführt. Es muss nun, wenn ein oder zwei neue Verkehrsstränge durch dieses Gebiet führen sollen, eine möglichst schonende Linienführung gefunden werden. Das verlangt Bern.

Der Bund hat mit der Idee der Sicherung der Fruchtfolgeflächen den Kanton Bern zu einer hektischen Tätigkeit aufgestachelt und ihm einen Grossteil der für Notzeiten freizuhaltenden Flächen überbunden. Der Kanton Bern kann deshalb auch verlangen, dass man bei der Linienführung für nationale Werke – so wichtig sie auch sind – auf seine Landwirtschaft Rücksicht nimmt.

Zu den Varianten nur zwei Überlegungen: Für den Kanton Bern ist die Aufwertung Biels zu einem vollen Knotenpunkt sehr wichtig, denn wir wollen auch hier den französisch sprechenden Teil unseres Kantons und die Welschschweiz möglichst begünstigen. Nord- und Süd-Variante lassen in dieser Frage eine Gleichbehandlung zu; das ergäbe eine Aufwertung der Jurafusslinie auf den gleichen Wert wie die Mittellandlinie.

Die zweite Bemerkung: Ich bin mit Walter Weber gespannt auf die Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf zur Variante Süd-Süd, zu den Anregungen, die Nationalrat Nussbaumer gemacht hat. Das sollte noch einmal ganz genau geprüft werden.

Nun zu der Aufteilung der Vorlage in die Teile A und B, wie sie der Bundesrat vorgenommen hat und wie sie mein Kollege Gerber in seinem Antrag fordert: Zweifellos hat der Bundesrat seine Gründe gehabt, den Grundsatzbeschluss, das Konzept «Bahn 2000» in einem separaten Beschluss zu halten und die dem Referendum unterstehenden Neubaustrecken ebenfalls in einem separaten Beschluss. So wäre es grundsätzlich möglich, das Konzept zu akzeptieren, aber gegen die Neubaustrecken aufzutreten. Man kann so argumentieren, ich gebe das zu. Persönlich komme ich zu einer anderen Überlegung.

Wenn die «Bahn 2000» und die damit verbundene Aufwertung des öffentlichen Verkehrs nicht möglich ist, ohne dass diese vier Neubaustrecken errichtet werden, muss der Grundsatzbeschluss zusammen mit den Neubaustrecken dem Volk vorgelegt werden können. Es wäre in der Tat unlogisch, zwar dem Grundsatz nach zu «Bahn 2000» ja zu sagen, aber dann auf die Ausführung der Strecken zu verzichten, die das Rückgrat für diese Neukonzeption bilden müssen.

So komme ich persönlich zum Antrag, dem Nationalrat hier zuzustimmen und den Antrag Gerber abzulehnen. Ich stimme aber mit Kollege Gerber überein, dass der Bundesrat sein Gewicht einsetzen soll, um bei den SBB zu veranlassen, alle vernünftigerweise möglichen Varianten, die Land, Wald und Leute schonen, die wirklich umweltschützend sind, zu prüfen und gegebenenfalls auch auszuführen, auch wenn damit Mehrkosten verbunden sein sollten. Insbesondere ist jede Verbesserung im Sinne des Antrages Nussbaumer noch zu prüfen, und, wie Herr Affolter gesagt hat, die Verbindung mit Gemeinden, Regionen und Kantonen weiter zu suchen und zu pflegen.

Bundesrat Schlumpf: Es ist mir ein Anliegen, Ihnen vorweg für die sehr gute Aufnahme dieses Vorhabens zu danken. Sie haben damit auch zum Ausdruck gebracht, dass Sie nach vorne blicken, dass Sie der Einzelfrage entsprechend ihrer verkehrspolitischen Bedeutung Gewicht beimessen und dass Sie die Einzelfrage in eine Gesamtverkehrspolitik einordnen, welche auch in eine Gesamtpolitik eingebettet sein muss. Sie haben dies im Laufe dieses Jahres schon mehrmals bewiesen.

Ich möchte Herrn Pillier danken. Er hat die Vorlage ausgezeichnet präsentiert. Es ist dazu meinerseits wenig beizutragen. Ich kann mich im wesentlichen auf Stellungnahmen zu

aufgeworfenen Fragen beschränken, und dann zum Antrag von Herrn Ständerat Gerber Stellung nehmen.

Ich möchte noch einmal feststellen: «Bahn 2000» liegt haargenau in der Richtung der koordinierten Verkehrspolitik. Es ist das bedeutendste Glied in der Realisierung einer solchen Verkehrspolitik. Sie ist in der KVP fugenlos integriert und stimmt auch mit dem neuen SBB-Leistungsauftrag überein. Dieser bezieht sich allerdings nur auf das 3000-Kilometer-Netz der SBB. Die «Bahn 2000» ist – sie erstreckt sich über das gesamte Schienennetz auch der KTU und umfasst 5000 km – gleichsam die Weiterführung der Philosophie, die Sie mit dem Leistungsauftrag SBB akzeptiert haben, nämlich dass die finanzielle Verantwortung für das Schienennetz und für die Infrastruktur beim Bund liege, die Verantwortung für den Betrieb aber bei den Unternehmungen.

Das landesweite Angebot der «Bahn 2000» kostet den Bund einmal im SBB-Netz 5,4 Milliarden. Es wurde hier noch die alte Zahl erwähnt. Das war ohne Variante Süd plus, mit der Verdoppelung für den Umweltschutz. Dazu kommt noch eine Milliarde Franken Bundesgelder für «Bahn 2000»-bezogene Investitionen in das KTU-Netz. Für das KTU-Netz kommt allerdings ungefähr eine weitere Milliarde Franken Bundesgelder unter dem Titel «Technische Erneuerungen» hinzu, die nicht auf die «Bahn 2000» bezogen ist. Das heisst, dass der Bund für das KTU-Netz während des Baus von «Bahn 2000» insgesamt 2 Milliarden Franken zur Realisierung aufwenden wird, zur einen Hälfte für die «Bahn 2000», zur anderen Hälfte für andere technische Erneuerungen.

Zum Verteilschlüssel bei der Finanzierung: Der Bund bezahlt im Bereich der KTU ungefähr die Hälfte der Investitionen. Es kommen etwa gleich viele «Kantonsfranken» hinzu. Gemäss dieser Aufteilung wird der Aufwand im KTU-Netz von Bund und Kantonen bis zum Ende dieses Jahrhunderts etwa 4 Milliarden Franken ausmachen. Die Relation von 4 Milliarden für Investitionen im KTU-Netz (2000 km) und 5,4 Milliarden Bundesfranken im SBB-Netz (3000 km) ist sogar nach den Streckenanteilen und damit nach den Versorgungsräumen recht gut ausgeglichen.

Für die KTU realisieren wir das Bundesprogramm mit zwei Rahmenkrediten (7. und 8. Rahmenkredit). Einer davon ist bereits beschlossen. Die Botschaft ist vorhanden; Sie werden sie im kommenden Jahr behandeln. Es handelt sich um eine Summe von etwa 930 Millionen Franken, also bereits etwa die Hälfte dieser gesamten Bundebranche, die ich erwähnt habe.

Es wurden richtigerweise zwei Fragen aufgeworfen, die beide mit der Wirtschaftlichkeit zusammenhängen. Vorerst: Lässt sich das erwirtschaften? Herr Stucki hat von den Folgekosten gesprochen. Aus derartigen Investitionen und den betrieblichen Konsequenzen wie Verdichtungen des Fahrplanes, Steigerung des Angebotes usw. resultieren Daueraufwendungen.

Die andere Frage: Kommen wir dem gesetzlichen Auftrag nach, wonach Ausgaben auch finanziert werden müssen? Beide Fragen können bejaht werden. Die Annahmen, die uns zu dieser Bejahung führen, sind durchaus realistisch. Die Wirtschaftlichkeit dieser Investitionen bis zum Jahr 2000 kann bejaht werden, wenn wir davon ausgehen, dass die SBB und in ihrem Bereich die KTU in diesem Zeitraum die Frequenzen um etwa 30 Prozent anheben können.

Man könnte hier eine fatalistische Überlegung anstellen, nämlich: Was würde passieren, wenn wir diese Angebotsverbesserung, diese wesentliche Verstärkung der Infrastruktur bei KTU und SBB, nicht realisieren würden? Wir rechnen damit, dass der Gesamtverkehr bis zum Jahr 2000 um mindestens 30 Prozent zunehmen wird. Das sind recht zurückhaltende Annahmen, die unter anderem von der Hochschule St. Gallen gemacht worden sind und die auch wir im Rahmen der CEMT berechnet haben.

Es wird doch kein Mensch glauben, dass wir massive repräsentative Massnahmen gegen eine Verkehrszunahme in unserem Land ergreifen könnten, ohne dass *stante pede* die Retorsionen in unseren Nachbarländern einsetzen würden! Das wird immer wieder vergessen; ich bin Herrn Debétaz sehr dankbar dafür, dass er an den europäischen Bezug erinnerte. Ich

danke ihm auch für seine freundlichen Worte. Bei einem Vergleich zwischen den Verkehrsanteilen des Auslandes in der Schweiz, sowohl Import, Export als auch Transit, und umgekehrt den Verkehrsanteilen von Schweizern und der Schweizer Wirtschaft im Ausland ziehen wir ganz eindeutig den kürzeren. Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass wir im Hinblick auf unsere Binnenlage und auf unsere Wirtschaftsstruktur mit der starken Import/Export-Bezogenheit der Wirtschaft auf die ausländischen Verkehrswege angewiesen sind. Wir können also nicht einfach eine repressive Verkehrspolitik in Aussicht nehmen, um eine wachsende Mobilität zu verhindern. Es geht darum, den Modal split richtig zu gestalten, d. h. die Verkehrsinfrastruktur so auszurichten, dass man eine absehbare Verkehrszunahme in einem vernünftigen Rahmen – hoffentlich nicht im Ausmass der letzten Jahrzehnte – sinnvoll oder besser gesagt wesensgerecht bewältigen kann. Das ist die Philosophie.

Wenn wir nicht davon ausgehen dürfen, dass von einer Verkehrszunahme 30 Prozent bis zum Jahrhundertende auf den Schienenverkehr entfallen, kenne ich kein Rezept mehr zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage im Jahre 2000. Das ist ein Anteil, der unbedingt vom öffentlichen Verkehr übernommen werden muss, wenn wir nicht wieder an den Ausbau – und zwar einen landkostenden Ausbau – des Strassennetzes denken wollen.

Aus dieser Ueberlegung ergibt sich die durchaus realistische Annahme, dass wir eine Eigenwirtschaftlichkeit dieser Investitionen bis etwa zu ihrer Fertigstellung im Jahr 2000 erreichen, wenn diese 30 Prozent Verkehrsanteile von der Bahn übernommen werden können. Und gerade dafür brauchen wir diese Infrastruktur.

Die Schwäche des Antrages des Bundesrates bzw. des heutigen Antrages von Ständerat Gerber – man soll zu seinen Schwächen stehen – mit den Bundesbeschlüssen A, B, C ist – trotz aller rechtlich richtigen Ueberlegungen, die Ständerat Gerber hier angestellt hat –, dass ohne B die Bundesbeschlüsse A und C gegenstandslos werden. Ohne B, ohne diese Neubaustrecken – keine NHT, wir haben eine neue «Philosophie» – bliebe der Bundesbeschluss A toter Buchstabe. Ich möchte soweit gehen und sagen: Ich könnte es ohne die Realisierung der Neubaustrecken nicht verantworten, ihnen die grosszügigen Investitionen im Ausmass von 2,7 Milliarden allein im SBB-Netz zu beantragen.

Zur Frage der Finanzierung: Diese Frage haben wir Jahr um Jahr zu lösen. Wir haben sie aber heute nicht für einen Aufwand, der im Jahre 2000 dann einmal 457 Millionen Franken in der Finanzrechnung betragen wird, zu lösen. Der Aufwand beträgt jetzt 28 Millionen Franken, wenn wir die Vereinabahn hinzurechnen, die auch in das Konzept «Bahn 2000» der KTU gehört, und steigt dann bis zum Ende des Jahrzehntes auf etwa 100 Millionen. Für diesen Mehraufwand hat der Bundesrat den nötigen Beschluss gefasst. Aber es bleibt eine gesetzliche Daueraufgabe, das Gleichgewicht des Bundeshaushaltes durch die Mittelbeanspruchung, die Jahr um Jahr in der Finanzrechnung zunehmen (bis man einmal die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht hat) nicht zu stören. Das ist unsere Verpflichtung. Sie muss richtig verstanden werden. Es steht nirgends geschrieben, dass das Parlament dafür sorgen müsse, dass das, was heute für das Jahr 1995 festgelegt wird, schon im Budget 1987 finanziert sein muss, sozusagen im Sinne einer *anticipando* Reservebildung. Aber es bleibt eine Dauerverpflichtung, über die wir uns nicht hinwegsetzen können.

Zu einigen Voten einige kurze Stellungnahmen. Neubaustrecke Freiburg: Ständerat Piller, Ihr Appell ist begründet, er gilt übrigens gleichermassen auch für die Ueberlegungen von Ständerat Belsler. Sie dürfen uns vertrauen. Wir handeln nicht nach dem Phon-Prinzip bei Opposition gegen bundesrätliche Vorhaben. Die Phon-Stärke ist auch im Bereiche der Musik in keiner Art und Weise qualitätsbestimmend. Wir gehen von der Qualität der Kritik aus und nicht von der Lautstärke. Insofern werden die Behörden und die Bevölkerung in Basel-Landschaft und im Kanton Freiburg das genau gleiche Verständnis finden und den gleichen Anspruch haben auf jede mögliche – Ständerat Affolter, ich will das

sehr gerne bestätigen –, jede machbare, jede sinnvolle Rücksichtnahme für technische Verbesserungen: dies eben, um – ich lasse mich gerne dabei behaften, Herr Belsler, was Sie zitiert haben – nicht nur Land und Landschaft, sondern auch den Menschen in seinem Lebens- und in seinem Arbeitsgebiet zu schützen und zu schonen.

In bezug auf die konkrete Variante Süd plus wurden die Gespräche mit den drei davon betroffenen Kantonsregierungen, den Behörden – Solothurn, Bern und Aargau – bereits aufgenommen sowie das Vorgehen, die Information, der Einbezug der Gemeinden, allenfalls noch anderer Organisationen vorbereitet. Jede mögliche Verbesserung – gerade auf dieser sensiblen Strecke – soll mit Blick auf Zerschneidung von Land, aber eben auch in bezug auf Vermeidung oder möglichste Reduktion von Emissionen vorgenommen werden. Das hat auch die nationalrätliche Kommission unterstrichen, indem sie bereit war, den Gesamtkredit, der nach Einbau der Variante Süd plus eigentlich 5,35 Milliarden Franken betragen hätte, um volle 50 Millionen Franken aufzustocken. So kommt man dann auf die 5.4 Milliarden. Diese zusätzlich vorgesehenen Kredite von 50 Millionen sind vorgesehen, um weitere land- und umweltschonende Massnahmen möglich zu machen, also in Ergänzung zu dem, was wir in unseren Konzepten unter diesem Titel bereits vorgesehen hatten. Das ist natürlich nicht nur für die Strecke Mattstetten–Rothrist gedacht, sondern für die ganzen 130 km Neubaustrecken. Es wird aber, weil der sensibelste Teil in diesem Raume liegt, zu einem grossen Teil natürlich hier investiert.

Ihre Appelle, die sehr begründet sind, die wir akzeptieren, rennen in diesem Bereich aber sicher auch offene Türen ein, oder mindestens Türen, die zur Oeffnung bereitstehen. Wir haben das doch wahrhaftig auch bewiesen, nicht nur indem wir Postulate zur Verbesserung von Strassen- und Schienenführungen entgegengenommen haben; wir haben es durch Taten bewiesen.

Ständerat Gerber, es war doch ein Tatbeweis, dass der Departementschef entgegen allen Entscheiden der Vorinstanzen die Verlängerung des Grauholz-Tunnels der SBB bis hinaus in die Ebene von Mattstetten, bis zur Kiesgrube, bewilligte – Mehrkosten hin oder her –, um das landwirtschaftlich wertvolle Gebiet nicht zu zerschneiden. Das ist nicht das Verdienst des heutigen Bundesrates, das ist einfach die Auswirkung eines neuen Denkens, neuer Werte. So wie wir das beim restlichen Strassenausbau machen – Sie kennen die konkreten Fälle: Knonauer Amt, Raum Obwalden, N 5, N 1, Stadt Zürich –, so werden wir es beim Schienenverkehr auch tun. Sie dürfen daran glauben: Es wird alles unternommen, was irgendwie verhältnismässig und sinnvoll ist, auch wenn das mehr kostet.

Wenn wir trotz dieser Bedenken – Ständerat Knusel und andere Votanten, vor allem auch Ständerat Weber – die Variante Süd-Süd, die nachträglich noch vorgeschlagen wurde, nicht akzeptieren könnten, dann aus einer ganz eindeutigen Beurteilung heraus. Ich möchte nicht gerade sagen: das wäre gewissermassen eine Teil-Swissmetro zwischen Bern und Olten gewesen (meine etwas impulsive Reaktion auf Swissmetro ist Ihnen wohl noch in Erinnerung). Aber falls wir solche Teilstrecken über Dutzende von Kilometern in Tunnels verlegen, dann können wir das bei der Variante Süd plus oder bei einer Variante Nord noch viel mehr tun.

Das sind nicht Lösungen für die Zukunft. Glauben Sie wirklich, dass es möglich wäre, die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern, wenn wir mehr als 3000 Bahnkilometer der SBB und der KTU in den Boden verlegen würden, ohne dass es durch die Topographie zwingend ist? Ganz abgesehen von den damit verbundenen Kosten!

Nun gibt das Projekt Süd-Süd auch dort, wo es oberrädisch geführt werden muss, zu neuen Problemen Anlass. Glauben Sie, die Leute im Raume Kirchberg–Burgdorf würden dem mit Freuden zustimmen, Ständerat Gerber? Wohl kaum. Die Grundwasser- und Anschlussprobleme in Langenthal sind auch nicht gelöst. Es ist eine eindeutige Beurteilung, die die Fachleute vorgenommen haben, dass die Variante Süd-Süd

nichts Besseres bringen könnte als die beschlossene Variante Süd plus. Ich bin deshalb froh, dass auch die Zentralschweiz nicht darauf umgestiegen ist.

Zum Simplon, Ständerat Debétaz: In fünf bis sechs Jahren; auf den Zeitpunkt des Doppelspurausbaus am Lötschberg, muss die Simplonkapazität – unabhängig von «Bahn 2000» – eine Verdreifachung erfahren. Wir wollen gleichzeitig die infrastrukturellen Voraussetzungen vorbereiten, um eine all-fällige TGV-Verbindung Paris–Léman–Wallis–Milano möglich zu machen. Das geht damit Hand in Hand, ohne dass man bereits einen Silberstreifen am Horizont erkennt. Als sehr verdienter Präsident der entsprechenden Kommission des Europarates sind Sie, Ständerat Debétaz, über die Verhältnisse in bezug auf das TGV-Netz ja bestens orientiert. Zu Ständerat Jagmetti: Die Nord–Süd-Achse fehlt, das ist eine Schwäche, das gebe ich zu. Aber durch die Verbesserung der Verbindungen nördlich des Gotthards bringen wir auch allerhand Mahrverkehr aus den Räumen Zürich, Bern, Basel und Schaffhausen in den Kanton Tessin. Mehr für das Tessin zu tun, ist hier nicht möglich.

Zur Eisenbahn-Alpentransversale: Hier mussten wir Prioritäten setzen. Mit vier parallelen Vorlagen hätten wir spätestens in der Volksabstimmung Schiffbruch erlitten, weil eine neue Eisenbahn-Alpentransversale Investitionen in der Grössenordnung von insgesamt etwa 15 Milliarden Franken bedingen wird. Davon dürfen wir uns nicht abschrecken lassen. Sie haben selbst Vergleiche mit dem Nationalstrassenbau angestellt. Sie sind begründet. Aber immerhin: Wenn man die Vorbereitungen, die politischen Entscheidungen und dann auch noch die Entscheidungen des Souveräns – Neubaustrecken, fakultatives Referendum – parallel hätte schalten müssen, bin ich überzeugt, dass man das Boot überladen hätte – und überladene Boote kentern bekanntlich gerne.

Es war also eine Prioritätenordnung nach Massgabe der Dringlichkeit und unter Beachtung der politischen Umstände zu schaffen. Die Schienen in unserem Lande müssen in erster Linie wettbewerbsfähig gemacht werden, sonst rennt uns der Strassenverkehr davon – das war die einfache «Philosophie», die uns vor einigen Jahren dazu geführt hat.

Die Verbesserungen im Reiseverkehr Nord–Süd sollen ausgeschöpft werden. Wir legen die Hände nicht in den Schoß, wir wollen nicht auf Godot, auf das Jahr 2000 warten.

Was die zweispurige Zufahrt anbelangt, ist die Frage die: Teilausbauten, die in der Zwischenzeit, bis zur Realisierung von «Bahn 2000» und bis zur neuen Eisenbahntransversale kommen, müssen auf die Gesamtvorhaben abgestimmt sein, sonst hätten wir eines Tages leere Investitionen, die uns zu teuer zu stehen kämen.

Gegenüber Ständerat Belser darf ich ergänzend beifügen: In bezug auf die Wohn- und Arbeitsräume des Menschen einerseits und die Landwirtschaftsschutzgebiete andererseits wissen wir, dass wir heute eine differenzierte Opferthese akzeptieren müssen. Das Opferbringen wird heute von den Hinterliegern der Versorgungsgebiete nicht mehr gleich akzeptiert wie noch vor einigen Jahren. Auch Wert und Last werden anders eingestuft – Herr Weber sagte es sehr eindrücklich –, weil die *beati possidentes* gewöhnlich die Notwendigkeit von eigenen Opfern anders einschätzen als Gruppen, die etwas zu erwarten haben.

Ich war wirklich froh, dass Ständerat Affolter eine elegante Wendung gefunden hat. Ich befürchtete, ich müsse ihm etwas entgegenhalten, als er davon sprach, «der Kanton Solothurn müsse die Zeche bezahlen». Ich muss das jetzt nicht. Aber wenn Sie hätten sagen wollen, der Kanton Solothurn müsse im Verkehrsbereich eine Zeche bezahlen, dann hätte ich Sie auf eine wunderschöne Broschüre dieses Kantons hingewiesen, sehr gediegen, die von der Regierung herausgegeben wurde. Darin wird die Standortattraktivität und die hervorragende schweizerische Spitzenstellung in Bezug auf die Verkehrslage unterstrichen, werden die erstklassigen Bahn- und Strassenverbindungen erwähnt. Und bei dem Stichwort «Zeche bezahlen», Herr Ständerat, hätte ich Sie gefragt: Wer hat hier die Zeche bezahlt, dass der

Kanton Solothurn eine derartige verkehrsmässige Spitzenstellung erreichen konnte? Ich bin froh, dass ich das nicht machen musste, da Sie die Sache relativiert haben.

Nun zu NHT und «Bahn 2000». Was ist geschehen? Was wir heute vorschlagen, ist nicht einfach eine erweiterte NHT, sondern beruht auf einer neuen «Philosophie». Bei der Planung der NHT war die Verkehrsphilosophie diejenige der Maximierung von zentralen Schienensträngen. Die «Bahn 2000» hingegen spiegelt die Verkehrsphilosophie einer Optimierung des Schienennetzes. Nicht mehr der einzelne Strang wird in den Mittelpunkt gestellt, sondern das Gesamtnetz und die Realisierung der Angebotsverbesserungen in diesem Gesamtnetz.

Zu Herrn Ständerat Schoch: Die Neubaustrecken sind *essentia*. Deshalb stimmt der Bundesrat trotz dieser rechtlichen Bedenken, die Herr Gerber richtig zitiert hat, der Zusammenfassung von A und B zu. Ein Beschluss nur über das Konzept, ohne auch die Neubaustrecken zu beschliessen und sie im Falle des Referendums auch vom Souverän genehmigt zu bekommen, würde die Realisierung von A und damit auch von C nicht nur in Frage stellen, sondern meines Erachtens verunmöglichen.

Sie haben gesagt, in anderen Fällen handle die Bundesverwaltung und der Bundesrat eigenmächtig, quasi von sich aus. Das glaube ich nicht. Sie haben über das Budgetrecht und bei den KTU über die Rahmenkredite immer Interventionsmöglichkeiten, sowohl in positivem wie in negativem Sinne. Weshalb haben wir hier das Konzept auch unterbreitet? Man hätte streng genommen nur den Bundesbeschluss B unterbreiten müssen, weil er referendumspflichtig ist. Aber Teil A ist das Fundament für Teil B. Und wir wollen uns bei A durchaus verpflichten lassen. Wir wollen nicht keine Bindung. Wenn man nur Teil B vorgelegt hätte, wäre das rein rechtlich ein reduziertes NHT-Projekt gewesen. Es wäre dann dem Bundesrat überlassen geblieben, über den Budgetweg Ausbaustrecken im übrigen Netz auch noch zu realisieren. Das wollen wir nicht! Wir wollen uns dabei behaften lassen, dass wir ein Angebotskonzept über die ganzen 5000 km verfolgen.

Zum Kopfbahnhof-Problem in der Stadt Zürich und zur Vermeidung von Zeitverlust: Das Umfahren von Zürich würde das Uberspringen eines Knotens mit sich bringen. Damit würde die ganze Operation nicht mehr aufgehen. Eines, Ständerat Schoch, kann ich Ihnen sagen: Der Bundesrat wird jederzeit bereit sein, für die Feier eines neu gewählten Bundesrates nicht nur aus dem Kanton Appenzel, sondern aus der Ostschweiz, den Extrapass Zürich umfahren zu lassen, wenn das gewünscht wird. Wir werden das auf alle Zeiten respektieren. Immerhin das!

Zu Ständerat Webers Frage nach den Opponenten: Es ist Ihnen ungefähr das widerfahren, was ich auch erlebe. Ich sage das, weil geteiltes Leid gelegentlich doch etwas leichter zu tragen ist. Beispielsweise hat mich die Vereinabnahme eigenen Kantons mehr Sympathien gekostet als sie mir neue eingebracht hat, weil die Opposition zwar klein an der Zahl, aber sehr vehement war.

Glauben Sie mir: Auch mit «Bahn 2000» habe ich mir vor allem in meinem politischen Stammland des Kantons Bern keine Sympathien holen können. Ich gehe hier von meiner Philosophie aus, dass gute Taten selten im politischen Diesseits verdankt werden. Die Verdankung erfolgt gelegentlich im politischen Nekrolog. So wollen wir einfach hoffen, dass wir auch den Nekrolog noch erleben dürfen.

Zu den konkreten Fragen: Zu der Variante Süd–Süd habe ich bereits Stellung genommen. Betreffend UVP wurde alles unternommen, was unter dem Titel erste Stufe gemacht werden kann. Mehr ist nicht möglich. Zur 2. Stufe der Projektgestaltung mit Blick auf die Umweltverträglichkeit: Die Vorbereitungen für die Strecke Bern–Olten (Variante Süd plus) sind mit den Regierungen Berns, Solothurns und des Aargaus bereits in die Wege geleitet. Man wird diese UVP 2 mit aller Sorgfalt durchführen. Das ist eine breitangelegte Prüfung. Der Gralshüter für dieses Verfahren ist unser Bundesamt für Umweltschutz. Es hat die Beurteilung vorzuneh-

men und bietet jede Gewähr, dass das auch sorgfältig geschieht.

Zur Doppelspur Solothurn–Herzogenbuchsee: Geschichtlich gesehen haben Sie eine Schwachstelle herausgegriffen, Ständerat Weber. Die seinerzeitige «Aufhebungsidee» wurde aufgehoben!

Die durchgehende Doppelspur Solothurn–Herzogenbuchsee ist notwendig, weil uns daran liegt, einen schlanken Anschluss für die Kantone der Romandie und für den Jurasüdfuss sicherzustellen. Das bedeutet nicht eine zweitrangige Verbindung auf dieser relativ kurzen Strecke, sondern wir wollen eine vollwertige Einbindung dieses Raumes der Westschweiz zu erreichen.

Zu Ständerat Gerbers Frage habe ich schon Stellung genommen. Es gibt diese rechtlichen Überlegungen. Sie sind nicht leicht zu nehmen. Der Nationalrat gelangte unter Beipflichtung des Bundesrates dazu, dass die Zusammenfassung der Teile A und B zu einem Bundesbeschluss unter politischen Gesichtspunkten richtig ist und dass sie trotz allem rechtlich vertretbar ist. Daraus dürfen allerdings keine Präjudizien für ein Quasi-Verwaltungsreferendum abgeleitet werden. Wir werden alles daran setzen, um gerade im «sensiblen» Raume Mattstetten–Olten Land und Leute zu schonen. Das gilt auch für die Ausführungen von Ständerat Hänsenberger.

Eine letzte Bemerkung zum Ganzen und damit zu den Schlussüberlegungen von Ständerat Affolter wegen der Bedenken gegenüber dem Umsteigeeffekt: Ich glaube daran, dass es möglich sein wird, eine umwelt- und energiegerechte Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Es ist aber notwendig, dass wir dafür die möglichen Grundlagen bereitstellen. Diese liegen in einer zeitgemässen Infrastruktur für unsere Bahnen.

Diese Infrastruktur aus dem letzten Jahrhundert kann dem, was dem öffentlichen Verkehr im Jahr 2000 zugewiesen werden muss, unter gar keinen Umständen mehr gerecht werden. Wir wollen nicht gegen die Strasse Verkehrspolitik betreiben, sondern für eine sinnvolle, wesensgerechte Verkehrsbewältigung.

Sie haben recht mit Ihren Bedenken, Ständerat Affolter: Das Risiko bestünde, wenn man nicht davon ausgehen würde, dass man bei einer konsequenten, abgestimmten interdisziplinären und sektorübergreifenden Verkehrspolitik bliebe, sondern die verschiedenen Verkehrsträger unabhängig voneinander weiterentwickelte. Gerade das wollen wir nicht. Für uns ist das übergeordnete Strassennetz nach den jüngsten Bereinigungen abgesteckt. Der Schienenverkehr soll leistungsfähiger gemacht werden. Wenn wir etwas anderes tun würden und dann doch wieder in den alten Trott verfielen, das Strassennetz da und dort mit Kapazitätssteigerungen zu erweitern, dann wäre das keine koordinierte Verkehrspolitik, sondern eine verkehrte Koordinationspolitik! Das wollen Sie und wir nicht!

Nur wer an die Zukunft glaubt, kann diese Zukunft auch im Verkehrsbereich gestalten. Wir haben die Wahl, entweder im Verkehrsbereich Politik zu betreiben, die Zukunft vorzubereiten und zu gestalten, oder uns durch den davonrennenden Verkehr Handlungen aufzwingen zu lassen, den Lauf der Dinge quasi fremdbestimmen zu lassen; das wäre dann nicht Gestalten der Zukunft, sondern Verunstalten.

Weil wir an eine sinnvolle Gestaltung der Verkehrspolitik auch in späteren Jahren glauben, glauben wir auch an die Realisierbarkeit, die Richtigkeit und die Nützlichkeit der «Bahn 2000».

Ich bitte Sie, darauf einzutreten und diesen beiden Bundesbeschlüssen wie von der Kommission vorgeschlagen zuzustimmen.

A Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzepts Bahn 2000

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Gerber

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

A

Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Gerber

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Gerber: Ich habe Ihnen den Antrag gestellt, auf Bundesbeschluss A einzutreten und ihn gutzuheissen. Aber nach den Ausführungen des Kommissionspräsidenten und von Herrn Bundesrat Schlumpf möchte ich Ihnen die Ablehnung dieses Antrages ersparen. Ich ziehe ihn zurück.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

B

Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Gerber (zurückgezogen)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Gerber (retirée)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1¹

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1¹

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Was die Neubaustrecken anbelangt noch einige Ausführungen. Es wurde vorhin gefragt, wo das Plus sei, also diese zusätzliche Verbindung. Erstens ist die Variantenwahl unter Buchstabe B Mattstetten–Rothrist gefallen. Das ist die Variante Süd. Wäre es Variante Nord,

müsste es heissen Mattstetten–Olten. Zweitens handelt es sich beim Plus nicht um eine Neubaustrecke. Es ist eine bestehende Strecke, sie braucht keine Bewilligung. Wir werden das Plus im Finanzbeschluss finden.

Ich mache einen kurzen Hinweis auf die sogenannte Opferasymmetrie, welche Kantone hier Opfer tragen. Vorhin wurde gesagt, dass einige Kantone – es meldeten sich speziell Bern und Solothurn zu Wort – hier grosse Opfer bringen. Wir anerkennen das auch; wir wollen ihnen hier herzlich danken. Im Kanton Bern wird eine Strecke von 16 km in offener Fläche gebaut. Total wird Solothurn mit 10 km belastet, Bern mit 34 km (es sind aber zum Teil bestehende Linien, die etwas erweitert werden, so zum Teil Parallelführungen), und der Kanton Aargau 1 km. Demgegenüber – nur um das in Erinnerung zu rufen –, sind es im Kanton Freiburg 27 km. Ich möchte Ihnen das sagen, damit Sie sehen, dass auch andere Kantone (Basel und Zürich ebenfalls) Opfer bringen.

Angenommen – Adopté

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

C

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000», Teil SBB
Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates...

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Hier hat der Nationalrat 300 Millionen Franken mehr beschlossen als der Bundesrat vorgesehen hat. Darin enthalten sind ungefähr 250 Millionen für den Ausbau der Strecke Süd plus. Weiter sind ungefähr 50 Millionen Franken für zusätzliche Umweltschutzmassnahmen vorgesehen.

Angenommen – Adopté

Art. 1a, 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Kommissionspräsident hat den Antrag gestellt, es sei die Petition 86.261 abzuschreiben.

Zustimmung – Adhésion

Motion des Nationalrates

Alpentransversale

Motion du Conseil national.

Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Siehe Seite 556 hiervor – Voir page 556 ci-devant

Präsident: Die Motion des Nationalrates wurde seinerzeit im Zusammenhang mit dem Vorstoss von Herrn Cavely behandelt.

Cavely: Ich möchte zu dieser Motion einige Bemerkungen machen. Sie haben richtig festgestellt, dass diese Motion den gleichen Wortlaut aufweist, wie die Motion des Ständerates, die eine Frucht der seinerzeitigen Einzelinitiative «Pro Ypsilon Alpentransversale» war.

Trotzdem oder vielmehr gerade deswegen rechtfertigen sich meines Erachtens folgende Bemerkungen:

1. Die Motion des Nationalrates wurde auf der Fahne und im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» behandelt und überwiesen. Daraus ergibt sich ein zeitlicher Konnex in dem Sinn, dass die Alpentransversale ebenfalls als dringlich betrachtet und bezeichnet wird. Daraus ergibt sich vor allem auch ein sachlicher Konnex mit der Einbindung des Kantons Tessin in das Konzept «Bahn 2000». So war es kein Zufall, dass ein Tessiner Nationalrat diese Motion in die Verkehrskommission einbrachte. Es war der jetzt zum Bundesrat gewählte damalige Nationalrat Flavio Cotti. Das Tessiner Interesse an der Alpentransversale ist also dadurch besonders stark dokumentiert.

Wenn nun ein Bündner im Ständerat und ein Tessiner im Nationalrat eine Motion einbringen, die auf eine Alpentransversale hinzielt, so ist diese doppelte Vaterschaft nur an einer gemeinsamen Tochter, dem Ypsilon, möglich.

2. Der Bundesrat hat angesichts dieser beiden Motionen wie erwartet nicht nichts getan, sondern rasch und gut gehandelt. Ich möchte ihm dafür danken. Er hat Kommissionen eingesetzt, Planungsaufträge erteilt, damit die Alpentransversale wie vorgesehen in den beiden Motionen im Anschluss an die Verabschiedung von «Bahn 2000» behandelt werden kann. Der Bundesrat ist sich der Dringlichkeit dieses Anliegens auch voll bewusst. Der Wald stirbt immer mehr, und der Druck des Auslandes mit den angekündigten Repressionen wird immer stärker, dass wir die Höchstlimite bei den Lastwagengewichten auflösen, wenn wir keine gütliche Alternative entgegengesetzen. Darum ist dieses Anliegen dringend.

Ich möchte die beauftragten Koordinatoren und Planer bitten, dieses Problem mit ebenso grosser Dringlichkeit und Ernsthaftigkeit wie der Bundesrat anzugehen.

3. Noch ein Wort an die Planer und Koordinatoren dieses gewaltigen Projektes: Schaffen Sie eine bestmögliche Lösung! Technisch und wirtschaftlich sauber. Verbinden Sie dieses Postulat aber auch mit der politischen Realisierbarkeit des Konzeptes. Merken Sie sich: Es wird in diesem Rat und im Nationalrat keine Alpentransversale beschlossen, die die Gotthardkantone und den Kanton Tessin einfach auslässt. Es wird politisch keine Alpentransversale beschlossen, die die Ostschweiz beiseite lässt. Hier ist ein optimaler Konsens zu suchen und zu finden, und wiederum mündet meine Ausführung in das Ypsilon ein.

4. Natürlich brauchen wir auch das Ausland für dieses gewaltige Projekt. Das Ausland im Norden für die Zufuhr,

vor allem für die gewaltig auszubauen und zu verbessernden Strecken von Süddeutschland in Richtung Chur-Tessin. Wir sind darauf angewiesen und sind froh, dass dort viel Verständnis dafür zu finden ist. Wir brauchen auch den südlichen Ausgang der Schweiz; wir brauchen auch Italien. Für Italien haben wir schon einiges getan, das kann immer wieder gesagt werden. Wir haben finanziell massgeblich zum Ausbau des Monte-Olimpino-Tunnels beigetragen. Das darf Italien immer wieder hören.

Noch etwas darf Italien hören, was Herr Bundesrat Schlumpf gestern in Lüttich an der europäischen Konferenz unter dem Präsidium unseres Kollegen Debétaz gesagt hat, und was die Basler Zeitung heute schon bringt: dass die Schweiz zwar Kontakte nach Norden und nach Süden sucht und braucht, aber die Transversale selbst baut und selbst finanziert, und selbst befiehlt, was sie schliesslich will.

Herr Bundesrat Schlumpf hat das natürlich viel höflicher gesagt; ich zitiere die Basler Zeitung: «Er sprach sich für die Koordination mit den anderen Staaten aus, will aber die Durchführungsentscheide ganz in den Händen der Schweizer Behörden, letztlich bei Parlament und Stimmbürgern lassen.» Ich begrüsse diese Feststellung, welche ganz unserem Willen entspricht. Wir lassen uns von niemandem unter Druck setzen und von niemandem sagen, was wir zu tun und zu lassen haben. Vor allem sind wir nicht bereit, ganze Regionen unseres Landes – ich denke an den Kanton Tessin – zu vernachlässigen und Regionen des Auslandes, die noch nicht entwickelt sind, auf Kosten dieser Transversale zu befruchten. Die Entwicklung der Region um Lecco ist nicht Sache der Alpentransversale, so wie wir sie sehen.

In diesem Zusammenhang sollten wir die Projektverfasser bitten, sie möchten an eine Möglichkeit denken, den Bahngüterverkehr, der von der Schweiz nach Süden fährt, auf die italienische Nationalstrasse umzuladen, wenn Italien tatsächlich nicht bereit und in der Lage wäre, die von uns gewünschte Bahnverbindung vollständig abzunehmen. Es passiert übrigens bereits heute, dass in Italien von der Bahn auf die Strasse umgeladen wird. Das ist ihr Problem.

Für uns wäre in diesem Fall – nebenbei bemerkt – auch noch für mögliche Streiks in Italien etwas vorgesorgt, indem wir dann gleichwohl die Bahnverbindungen bis an die Grenze des Landes aufrechterhalten könnten.

Ich schliesse diese Ausführungen in der Hoffnung, dass es uns gelingen möge, im Interesse der Umwelt, des öffentlichen Verkehrs und der Zukunft unseres Landes die «Bahn 2000» und die Alpentransversale raschmöglichst zu verwirklichen. Die Weichen dazu sind heute mit der «Bahn 2000» und mit den bereits eingeleiteten Massnahmen für die Alpentransversale richtig gestellt. Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf dafür.

Lauber: Das Votum unseres Kollegen Cavelti veranlasst mich zu einer kurzen Stellungnahme. Ich stimme dieser Motion zu. Anlässlich der Behandlung dieser Motion in unserem Rate hatte ich mich dafür eingesetzt, dass in das Prüfungsverfahren für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale auch die BLS-Simplon-Linie miteinzubeziehen sei.

Ich möchte die Gelegenheit benutzen, dem Bundesrat, unserem Verkehrsminister und den zuständigen Verantwortlichen der SBB für den Einbezug der BLS-Basislinie in dieses Prüfungsverfahren zu danken.

Es gibt neben der Ostschweiz und der Zentralschweiz auch noch eine Westschweiz. Der Ausbau der BLS-Doppelspur hat offensichtlich nicht das gebracht, was man sich davon erwartet hat. Die Auslastung der mit dem Ausbau der Doppelspur geschaffenen Kapazität auf jährlich 12 Millionen Nettotonnen Güter kann nicht ausgenutzt werden. Die Auslastung wird durch die Neubaustrecke im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» verbessert werden, aber wir sind jetzt schon sicher, dass diese 12 Millionen Nettotonnen niemals ausgeschöpft werden können, weil die Strecke zu steil, energiepolitisch ungünstig und auch zu teuer ist.

Aus diesem Grunde ist es richtig und von Bedeutung, dass der Basistunnel nicht in die Betrachtungen einbezogen wird. Wir sind sicher, dass eine Bahn der Zukunft, wie sie ein

Lötschberg-Basistunnel im Verbund mit einer Schnellverbindung Basel–Mailand darstellen würde, der gesamten Wirtschaft entscheidende Impulse bringen und andere Landesteile entlasten würde.

Nach der definitiven Streichung der N 6 aus dem schweizerischen Nationalstrassennetz bedeutet dies natürlich auch für die Westschweiz und für den Kanton Wallis im besonderen – ich hoffe auch für den Kanton Bern – einen neuen Hoffnungsschimmer am verkehrspolitischen Himmel dieser Regionen. Die eingesetzten Experten sind Garanten dafür, dass sie eine objektive, wirtschaftlich und technisch saubere Variantenwahl treffen werden. Es wird an diesem Parlament sein, über die politische Tragfähigkeit einer künftigen Variantenwahl zu entscheiden.

Bundesrat Schlumpf: Es waren selbstverständlich nicht diese Motionen, die etwas in die Wege leiten konnten, was längst schon läuft. Auch die Bestellung der Fachgremien war schon lange geschehen. Die Motion im Nationalrat wurde im September behandelt. Wir haben die Öffentlichkeit über diese Arbeiten nicht früher orientiert, weil das im damaligen Zeitpunkt nicht nötig war.

Die internationalen Arbeiten mit dem Ministerstellvertreterausschuss laufen schon seit langem. Darüber sind Sie orientiert. Die Arbeiten sind schon weit gediehen. Auch die Terminplanung wurde von uns vor vielen Jahren vorgenommen. Diese Prioritätenordnung – «Bahn 2000» als erste Priorität, dazwischengeschaltet der Leistungsauftrag SBB und dann eine neue Eisenbahn-Alpentransversale – wurde konzipiert, als wir Ihnen den Transversalenbericht unterbreiteten.

Neu hinzugekommen ist diese «Tochter» von Ständerat Cavelti, die Ypsilon-Variante. Dieses Ypsilon haben wir als Folge der parlamentarischen Initiative, die dann zur Motion führte, nachträglich einbezogen. Dafür ist die «Vaterschaft» ganz eindeutig bei Ständerat Cavelti. Hingegen wollen wir uns über die «Vaterschaft» Lötschberg-Basis-Einbezug, Ständerat Lauber, nicht unterhalten. Sie wäre klar.

(Zwischenbemerkung von Herrn Lauber): Nein, nein, der Vater schaut Ihnen ins Gesicht! Es war der Departementsvorsteher, der in Auftrag gab, dass die Lötschberg-Basisvariante in diese Gesamtprüfung einbezogen werde, längst bevor darüber hier und dort auf dem Wege von Motionen philosophiert wurde. Ich habe Ihnen auch gesagt weshalb: weil vor 15 Jahren diese Variante eben auch im Spiel war. Sie ist dann irgendwie in Vergessenheit geraten. Ich habe aus diesen gesamtverkehrspolitischen Überlegungen, die nun auch Herr Lauber wieder erwähnte, gefunden, dass das auch miteinbezogen werden muss.

Zum Pflichtenheft der Fachleute. Ständerat Cavelti, da gehen unsere Vorstellungen allerdings auseinander. Die haben uns Entscheidungsgrundlagen zu beschaffen, nämlich gleichwertige Dokumentationen für alle vier Varianten. Diese aufgearbeiteten Dokumentationen sind heute sehr ungleich. Beim Lötschberg sind sie noch sehr rudimentär, beim Ypsilon haben wir die Unterlagen von Herrn Bernater und zum Teil von uns, beim Splügen etwas mehr, beim Gotthard am meisten. Das muss auf einen gleichwertigen Stand gebracht werden.

Ihnen nahezu legen, Sie sollten mögliche Retorsionen gegenüber Italien prüfen, weil sie am Splügen festhalten, das geht natürlich nicht. Ein Auftrag – Sie müssten auch die politische Realisierbarkeit miteinbeziehen – geht auch nicht, weil wir von Verfassungen wegen eine Demokratie und nicht eine Expertokratie sind. Ich sage das etwas maliziös. Diese Fachleute haben uns die ihrem Fachwissen entsprechenden Entscheidungsgrundlagen zu liefern und nicht mehr. Alles andere – auch die Variantenwahl – wird zuerst durch den Departementsvorsteher zuhanden des Bundesrates beantragt, gelangt dann durch den Bundesrat an das Parlament und ist dann hier im Parlament im Baubeschluss integriert. Ich sage es zum hundertsten Male: Es gibt keinen vorgezogenen Linienwahlbeschluss. Er wird im Baubeschluss integriert, wie jetzt beim Beschluss A und B, bei «Bahn 2000», über den Sie zu entscheiden haben und der dem fakultati-

dem Referendum untersteht. Das ist das einzige ordentliche Vorgehen, welches Gewähr bietet, dass wir zu Entscheidungen kommen. Dabei wollen wir bleiben. Ständerat Cavelti hat seine Überlegungen wohl mehr im Sinne einer psychologischen Signalisation verstanden, als in der Meinung, dass wir das Pflichtenheft zu erweitern hätten.

Zum Ausland: Wenn ich in Lüttich sagte, wir wollten uns die eigene Souveränität im Infrastrukturbereich nicht abkaufen lassen – man bezeichnet das als Territorialprinzip –, so war das nichts Neues, sondern die Bestätigung unserer Politik in all diesen Jahren. Wir haben diesen Standpunkt immer vertreten. Wir reflektieren nicht auf Infrastrukturbeiträge des Auslandes, von Ländern der Europäischen Gemeinschaft. Wir finanzieren die Infrastrukturen, die wir im eigenen und im europäischen Interesse erstellen wollen, selbst. Aber für diese Einbindung unserer Infrastrukturen in europäische Verkehrsnetze ist natürlich eine europäische Zusammenarbeit nötig. Deshalb ist das Zwillingsspaar dieser bundesrätlichen/europäischen Verkehrspolitik immer Autonomie der Länder, aber Harmonisierung der Schritte Infrastruktur und Betrieb. Dabei blieb es auch gestern; ich habe das wiederholt und konkretisiert.

Es ist eben so in der Politik: Man kann nicht jeden Tag eine neue, gute Idee haben und in solchen Referaten vortragen. Wenn man einmal die gute Idee gefunden hat, dann bleibt man – besonders mit zunehmendem Alter – dabei! Auch der Vortrag, der offenbar in der Zeitung veröffentlicht wurde, brachte nichts Neues. Er war die Bestätigung der bundesrätlichen Verkehrspolitik.

Präsident: Wird das Wort zu dieser Motion noch verlangt? – Das ist nicht der Fall.

Die Motion ist bereits überwiesen. Wir nehmen von dieser Diskussion Kenntnis.

Postulat der Kommission

Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Der Bundesrat wird beauftragt, die mit dem Postulat Ducret angestrebte Machbarkeitsstudie für eine Swissmetro erst nach Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» ausführen zu lassen.

Postulat de la commission

Swissmétro. Etude de faisabilité.

Le Conseil fédéral est chargé de faire élaborer l'étude de faisabilité sur le projet de transports publics Swissmétro, étude visée par le postulat Ducret, seulement après l'adoption du projet RAIL 2000.

Piller, Berichterstatter: Nur ganz kurz: Unser Rat hat am 2. Oktober dieses Jahres das Postulat unseres Kollegen Ducret (Swissmetro) überwiesen. Es lautet: «Der Bundesrat ist eingeladen, vor der Schlussdiskussion über das Projekt 'Bahn 2000' durch eine von der SBB-Verwaltung unabhängige akademische Institution eine Machbarkeitsstudie über das öffentliche Verkehrsmittelprojekt, genannt Swissmetro, ausführen zu lassen.»

Ihre Kommission ist der Meinung, dass es nicht um eine Alternative – «Bahn 2000» oder Swissmetro – geht. Die «Bahn 2000» ist etwas ganz anderes. Sie haben die «Bahn 2000» heute kennengelernt. Es ist ein Verkehrskonzept. Wir finden, dass die «Bahn 2000» nicht durch diese Machbarkeitsstudie abgeblockt werden sollte. Deshalb schlagen wir Ihnen dieses Postulat einstimmig vor.

M. Ducret: Je remercie les membres de la commission d'avoir choisi cette formule, qui me semble juste, tout comme la motion du Conseil national et les explications que vient de donner M. Schlumpf, conseiller fédéral, à ce sujet. Il ne faut pas opposer l'un à l'autre, on irait vraisemblablement vers deux échecs. Je suis tout à fait d'avis que ce postulat devrait être traité après l'acceptation de RAIL 2000.

Präsident: Will noch jemand etwas zum Postulat sagen? Herr Bundesrat Schlumpf erklärt sich einverstanden. Das Postulat ist überwiesen.

Überwiesen – Transmis

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 19.12.1986
Séance du

85.074

**«Bahn 2000». Konzept
RAIL 2000. Projet**

Siehe Seite 1384 hiervor – Voir page 1384 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 17. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 17 décembre 1986

**B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der
Schweizerischen Bundesbahnen
Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des
Chemins de fer fédéraux**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	105 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 19.12.1986
Séance du

85.074

**«Bahn 2000». Konzept
RAIL 2000. Projet**

Siehe Seite 810 hiervor – Voir page 810 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 19. Dezember 1986
Décision du Conseil national du 19 décembre 1986

**B. Bundesbeschluss über den Bau neuer Linien der
Schweizerischen Bundesbahnen
Arrêté fédéral sur la construction de nouvelles lignes des
Chemins de fer fédéraux**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 38 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral