

DELIB

Verhandlungsheft

Neue Eisenbahn-Alpentransversale
(NEAT)

**Cahier
des délibérations**

Nouvelle ligne ferroviaire à travers
les Alpes (NLFA)

**Quaderno
delle deliberazioni**

Nuova trasversale ferroviaria
alpina (NTFA)

90.040

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento

Verantwortlich für diese Ausgabe

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
031/ 61 97 31

Responsable de cette édition

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
031/ 61 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/ 61 97 44
Telefax 031/ 61 82 97

S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/ 61 97 44
Telefax 031/ 61 82 97

Inhaltsverzeichnis

Seiten

Deckblatt

1	Uebersicht über die Verhandlungen	I	rot
2	Rednerlisten	III	rot
3	<u>Verhandlungen der Räte</u>		
	Nationalrat	12./13.03.1991 25./26.09.1991 02.10.1991 04.10.1991	grün
	Ständerat	17./18.09.1991 01.10.1991 03.10.1991 04.10.1991	gelb
4	Bundesbeschlüsse vom 4.10.1991		blau

Table des Matières

Pages

Couverture

1	Résumé des délibérations	I	rouge
2	Listes des orateurs	III	rouge
3	<u>Débats dans les conseils</u>		
	Conseil national	12./13.03.1991 25./26.09.1991 02.10.1991 04.10.1991	verte
	Conseil des Etats	17./18.09.1991 01.10.1991 03.10.1991 04.10.1991	jaune
4	Arrêtés fédéraux du 4.10.1991		bleu

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 185/90.040 *n* Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

Botschaft und Beschlussesentwürfe vom 23. Mai 1990 (BBl II, 1075) über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss).

N *Zbinden Paul, Ammann, Béguelin, Berger, Biel, Bircher Silvio, Blocher, Bodenmann, Bonny, Carobbio, Cavadini, Columberg, Cotti, Diener, Eggenberg-Thun, Fischer-Seengen, Friderici, Giger, Hari, Kühne, Maitre, Müller-Meilen, Perey, Rutishauser, Salvioni, Schmidhalter, Schüle, Ulrich, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwygart* (31)

S *Verkehrskommission* erweitert auf 15 (+4)
Flückiger, Bühler, Bühler, Cavadini, Cavelti, Danioth, Ducret, Jaggi, Jelmini, Kuchler, Lauber, Masoni, Rüesch, Schmid, Uhlmann (15)

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

1991 13. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1991 18. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1991 26. September. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1991 1. Oktober. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1991 2. Oktober. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1991 3. Oktober. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1991 4. Oktober. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1991 4. Oktober. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt III, 1597; Ablauf der Referendumsfrist: 13. Januar 1992

B. Bundesbeschluss über eine Änderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS)

1991 13. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1991 18. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1991 26. September. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

Wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

1991 13. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1991 18. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1991 26. September. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1991 1. Oktober. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

Wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

× 185/90.040 *n* Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

Message et projets d'arrêtés fédéraux du 23 mai 1990 (FF II, 1015) sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin).

N *Zbinden Paul, Ammann, Béguelin, Berger, Biel, Bircher Silvio, Blocher, Bodenmann, Bonny, Carobbio, Cavadini, Columberg, Cotti, Diener, Eggenberg-Thoune, Fischer-Seengen, Friderici, Giger, Hari, Kühne, Maitre, Müller-Meilen, Perey, Rutishauser, Salvioni, Schmidhalter, Schüle, Ulrich, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwygart* (31)

E *Flückiger, Bühler, Bühler, Cavadini, Cavelti, Danioth, Ducret, Jaggi, Jelmini, Kuchler, Lauber, Masoni, Rüesch, Schmid, Uhlmann* (15)

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

1991 13 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1991 18 septembre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1991 26 septembre. Décision du Conseil national avec des divergences.

1991 1^{er} octobre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1991 2 octobre. Décision du Conseil national avec des divergences.

1991 3 octobre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1991 4 octobre. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1991 4 octobre. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale III, 1570; délai d'opposition: 13 janvier 1992

B. Arrêté fédéral relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS)

1991 13 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1991 18 septembre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1991 26 septembre. Décision du Conseil national: Adhésion.

Paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

1991 13 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1991 18 septembre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1991 26 septembre. Décision du Conseil national avec des divergences.

1991 1^{er} octobre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

Paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

Postulat der Kommission des Nationalrates, vom 15. Februar 1991

Alpentransit. Arbeitsprogramm

Der Bundesrat erstellt für die Verwirklichung der Alpentransit-Bauvorhaben ein Arbeitsprogramm mit dem Ziel, die in der Botschaft vorgesehene Bauzeit auf ein Minimum zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wird der Bundesrat beauftragt, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen Arbeitsrhythmus bis zu 24 Stunden pro Tag während mindestens 6 Tagen pro Woche zu erreichen.

1991 13. März: Das Postulat wird angenommen.

Postulat der Kommission des Ständerates, vom 1. Oktober 1991

Kapazitätssteigerung Bahnhof Luzern

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten, in dem er aufzeigt, wie, wann, durch wen und in welchem Ausmass die Kapazitätssteigerung des Bahnhofes Luzern inkl. Einfahrt vorgenommen wird.

1991 1. Oktober. Beschluss des Ständerates: Das Postulat wird angenommen.

Postulat der Kommission des Ständerates, vom 3. Oktober 1991

Gotthard-Basistunnel. Möglichkeit einer Erweiterung Richtung Surselva

Der Bundesrat wird eingeladen, den Gotthard-Basistunnel so zu konzipieren, dass eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva möglich ist.

1991 3. Oktober. Beschluss des Ständerates: Das Postulat wird angenommen.

× **188/91.042 *sn* Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale**

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 26. Juni 1991 (BBl III, 1160) über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale.

N Zbinden Paul, Ammann, Béguelin, Berger, Biel, Bircher Silvio, Blocher, Bodenmann, Bonny, Carobbio, Cavadini, Columberg, Cotti, Diener, Eggenberg-Thun, Fischer-Seengen, Friderici, Giger, Hari, Kühne, Maitre, Martin Paul-René, Müller-Meilen, Rutishauser, Salvioni, Schmidhalter, Schüle, Ulrich, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwygart (31)

S Flückiger, Bühler, Bühler, Cavadini, Cavelti, Danioth, Ducret, Jaggi, Jelmini, Küchler, Lauber, Masoni, Rüesch, Schmid, Uhlmann (15)

A. Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

1991 18. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Entwurf des Bundesrates. Die Vorlage wird im Geschäft Nr. 90.040 Neue Eisenbahn-Alpentransversale, als Beschluss D integriert.

1991 26. September. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

B. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

1991 18. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1991 26. September. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

Wird im Bundesblatt veröffentlicht, sobald die entsprechende Rechtsgrundlage in Kraft tritt.

Postulat de la commission du Conseil national, du 15 février 1991

Transit alpin. Programme des travaux

Le Conseil fédéral établira le programme des travaux pour la réalisation des transversales alpines de façon à réduire au maximum les temps de construction prévus dans le message. Pour y parvenir, le Conseil fédéral est chargé de fixer les conditions pour un rythme de travail de 24 heures sur 24 au moins 6 jours par semaine.

1991 13 mars: Le postulat est adopté.

Postulat de la commission du Conseil des Etats, du 1^{er} octobre 1991

Capacité de la gare de Lucerne

Le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement un rapport indiquant comment, quand, par qui et dans quelle mesure il est possible d'accroître la capacité de la gare de Lucerne, y compris l'entrée de celle-ci.

1991 1^{er} octobre. Décision du Conseil des Etats: Le postulat est adopté.

Postulat de la commission du Conseil des Etats, du 3 octobre 1991

Tunnel de base du Saint-Gothard. Possibilité d'une extension ultérieure vers la Surselva

Le Conseil fédéral est invité à concevoir le tunnel de base du Saint-Gothard de manière à permettre une extension ultérieure vers la Surselva.

1991 3 octobre. Décision du Conseil des Etats: Le postulat est adopté.

× **188/91.042 *én* Intégration de la Suisse orientale dans le projet de ligne ferroviaire à travers les Alpes**

Message et projet d'arrêté du 26 juin 1991 (FF III, 1176) sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

N Zbinden Paul, Ammann, Béguelin, Berger, Biel, Bircher Silvio, Blocher, Bodenmann, Bonny, Carobbio, Cavadini, Columberg, Cotti, Diener, Eggenberg-Thoune, Fischer-Seengen, Friderici, Giger, Hari, Kühne, Maitre, Martin Paul-René, Müller-Meilen, Rutishauser, Salvioni, Schmidhalter, Schüle, Ulrich, Weber-Schwyz, Wellauer, Zwygart (31)

E Flückiger, Bühler, Bühler, Cavadini, Cavelti, Danioth, Ducret, Jaggi, Jelmini, Küchler, Lauber, Masoni, Rüesch, Schmid, Uhlmann (15)

A. Arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

1991 18 septembre. Décision du Conseil des Etats modifiant le projet du Conseil fédéral.

Le projet est intégré dans l'objet n° 90.040 nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, comme arrêté D.

1991 26 septembre. Décision du Conseil national: Adhésion.

B. Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

1991 18 septembre. Décision du Conseil des Etats modifiant le projet du Conseil fédéral.

1991 26 septembre. Décision du Conseil national: Adhésion.

Paraîtra dans la Feuille fédérale dès que la base légale sera en vigueur.

2. Rednerliste - Liste des orateurs

2.1 Nationalrat - Conseil national

Ammann (R/SG)	432, 477, 1675
Antille (R/VS)	466
Aregger (R/LU)	458, 1691
Baggi (C/TI)	424
Béguelin (S/VD)	410, 469, 488, 1656
Bezzola (R/GR)	479, 1678
Biel (U/ZH)	413, 463, 475, 494, 1656, 1686
Bircher Peter (C/AG)	1671
Bircher Silvio (S/AG)	410, 425, 443, 449, 455, 493, 1656, 1691, 2037
Blocher (V/ZH)	417, 441, 447, 449, 466, 479, 489, 494, 2037
Bodenmann (S/VS)	431, 1665, 1683, 1695, 1801, 1810,
Bonny (R/BE)	415, 450, 470, 494, 1658, 1667, 1674, 1678, 1682, 1692, 1808, 2037
Borel (S/NE)	1807
Bühler (V/GR)	433
Bundl (S/GR)	501, 1677
Burckhardt (L/BS)	433
Bürgi (C/SZ)	1659
Caccia (C/TI)	429
Carobbio (S/TI)	422, 453, 1678
Cavadini (R/TI)	421, 454, 456, 486, 1809
Columberg (C/GR)	419, 480, 1675, 1805
Cotti (C/TI)	427
Couchepin (R/VS)	467
Daepf (V/BE)	427
Diener (G/ZH)	407, 442, 485, 1657, 1664, 1802
Dreher (-/ZH)	493
Eggenberg-Thun (S/BE)	466
Fierz (G/BE)	466
Fischer-Sursee (C/LU)	421, 1690, 1693
Fischer-Seengen (R/AG)	419, 455, 492, 1681, 1692
Friderici (L/VD)	416, 446, 450, 471, 489, 491, 1660, 1666, 1671, 1680, 1695, 1696, 1801
Giger (R/SG)	406, 477, 487, 1676

Grassi (C/TI)	455
Günter (U/BE)	465, 1681, 1684, 1810
Hafner Rudolf (G/BE)	493
Hari (V/BE)	420, 471, 1660, 1668, 1811
Herczog (POCH/ZH)	1811
Hess Peter (C/ZG)	1687
Hildbrand (C/VS)	422
Höslil (V/GL)	434
Iten (C/NW)	421
Jaeger (U/SG)	420, 1659, 1808, 1809
Jeanneret (L/NE)	454, 456, 498
Keller (C/AG)	431
Kühne (C/SG)	411, 441, 445, 470, 480, 1658, 1668, 1808, 2037
Lanz (S/LU)	1692
Leuba (L/VD)	2037
Loeb (R/BE)	470
Longet (S/GE)	430
Loretan (R/AG)	467
Luder (V/BE)	425, 453, 465, 1672
Maître (C/GE)	431, 476
Martin (R/VD)	427
Matthey (S/NE)	1685
Mauch Rolf (R/AG)	428, 468
Meier-Glattfelden (G/ZH)	448
Mühlemann (R/TG)	434, 1809, 1811
Müller-Meilen (R/ZH)	429, 445, 464, 473, 1682
Oehler (C/SG)	478, 483
Ogi (V), Bundesrat:	436, 442, 449, 451, 457, 460, 462, 474, 482, 484, 486, 487, 488, 490, 495, 497, 499, 501, 1662, 1670, 1672, 1674, 1679, 1680, 1684, 1685, 1688, 1693, 1694, 1695, 1804, 1806, 1811
Paccolat (C/VS)	468
Petitpierre (R/GE)	2037
Pini (R/TI)	489
Portmann (C/GR)	424, 1677
Rebeaud (G/GE)	414, 447, 449, 450, 1667
Reichling (V/ZH)	434
Ruf (-/BE)	408, 453, 469, 2037
Rutishauser (V/TG)	429

Rüttimann (C/AG)	423, 497
Salvioni Sergio (R/TI)	432
Scherrer (-/BE)	409, 455, 492, 1661, 1668
Schmid (G/TG)	445, 480, 1687
Schmidhalter (C/VS)	426, 462, 473, 1683
Schüle (R/SH), Berichterstatter:	424, 491, 1654, 1661, 1669, 1672, 1674, 1679, 1683, 1685, 1692, 1695, 1803, 1806, 1807, 1811
Seiler Hanspeter (V/BE)	432, 1682
Steinegger (R/UR)	430, 441, 458
Stucky (R/ZG)	480, 1686
Thür (G/AG)	414, 461, 486, 1665, 1667, 1689, 1695
Ulrich (S/SO)	452, 1802
Vollmer (S/BE)	470, 483
Weber-Schwyz (R/SZ), Berichterstatter:	403, 436, 442, 448, 451, 456, 459, 461, 473, 481, 484, 486, 488, 490, 495, 497, 499, 501, 1664, 1687
Wellauer (C/TG)	423, 479
Zbinden Paul (C/FR), rapporteur:	401, 435, 441, 448, 450, 456, 458, 461, 471, 481, 483, 484, 486, 487, 489, 494, 497, 499, 501, 1654, 1661, 1663, 1669, 1672, 1674, 1679, 1683, 1685, 1688, 1692, 1694, 1695, 1696, 1801, 1803, 1805, 1807, 1811, 2037
Züger (S/SZ)	499, 1686
Zwygart (U/BE)	412, 446, 1659, 1667, 2037

2.2 Ständerat - Conseil des Etats

Bühler (R/LU)	636, 667, 669, 833
Bührer (S/SH)	641, 671, 678, 829
Cavadini (L/NE)	633, 655, 658, 826, 832, 893
Cavelty (C/GR)	631, 662, 674, 675, 831, 893, 894
Danioth (C/UR)	639, 656, 658, 661, 671, 673, 826, 831, 834, 921
Delalay (C/VS)	646, 663
Ducret (R/GE)	642, 657, 663, 673, 676, 828
Flückiger (R/JU), rapporteur:	628, 655, 658, 660, 662, 664, 665, 669, 672, 675, 825, 831, 832, 833, 893
Gadient (V/GR)	648
Huber (C/AG)	667
Hunziker (R/AG)	676
Iten (R/ZG)	647, 658
Jaggi (S/VD)	638, 664
Jagmetti (R/ZH)	643, 661, 674
Jelmini (C/TI)	637
Küchler (C/OW)	632, 666, 669, 676, 828
Lauber (C/VS)	635, 659, 662, 828
Masoni (R/TI)	634, 667, 679, 828, 834, 894
Meier Josi (C/LU)	650, 674
Miville (S/BS)	833
Ogi (V), Bundesrat:	650, 657, 659, 660, 661, 662, 663, 665, 666, 668, 670, 672, 674, 677, 678, 830, 831, 832, 834, 894
Piller (S/FR)	657
Reichmuth (C/SZ)	645, 833
Rhinow (R/BL)	648
Rhyner (R/GL)	650
Rüesch (R/SG)	635, 827
Schiesser (R/GL)	649
Schmid (C/AI)	640, 671, 678
Seiler (V/SH)	665
Simmen (C/SO)	666
Uhlmann (V/TG)	638, 660
Weber (U/ZH)	644
Ziegler (C/UR)	650, 660, 674, 829, 921
Zimmerli (V/BE)	644, 663

**Nationalrat
Conseil national**

Sitzung vom 12./13.03.1991
25./26.09.1991
02.10.1991
04.10.1991 (Schlussabstimmung)

Séance du 12./13.03.1991
25./26.09.1991
02.10.1991
04.10.1991 (Vote final)

Siebente Sitzung – Septième séance

Dienstag, 12. März 1991, Vormittag
Mardi 12 mars 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Botschaft und Beschlusssentwürfe vom 23. Mai 1990 (BBI II 1075)
Message et projets d'arrêté du 23 mai 1990 (FF II 1015)
Kategorie I, Art. 68 GRN – Catégorie I, art. 68 RCN

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

M. Zbinden Paul, rapporteur: Les trois arrêtés sur le transit alpin ont occupé votre commission élargie de trente et un membres pendant douze jours de séance. Elle a eu à sa disposition une très large documentation, et durant vingt auditions nous avons entendu une cinquantaine d'experts et de représentants de pays étrangers et des cantons directement concernés. La commission s'est déplacée dans les cantons d'Uri, du Tessin, des Grisons, de Berne et de Valais. D'ores et déjà, je constate que la commission a procédé à un examen approfondi des problèmes que soulève le transit alpin. L'ambiance de travail au sein de la commission était constructive et la collaboration avec le département, son chef et ses collaborateurs, était exemplaire. Vous pouvez constater qu'il n'y a pas de divergence entre la majorité de la commission et le Conseil fédéral. C'est ainsi que la commission a voté, après trois jours de séance, l'entrée en matière par 28 oui, un non et une abstention. A la fin de ses travaux, après douze jours de séances, elle vous propose d'accepter l'arrêté de construction A par 23 oui, 2 non et 2 abstentions.

Dans le cadre de cette discussion d'entrée en matière, je voudrais vous exposer les différents critères qui ont été examinés par la commission et qui l'ont amenée à approuver le projet du Conseil fédéral, avec un certain nombre de modifications, respectivement d'améliorations.

Premier point: évolution du trafic international. Il est indispensable que la politique des transports de la Suisse soit mieux intégrée dans l'infrastructure des transports routiers et particulièrement ferroviaire de l'Europe. Cette Europe développe actuellement un réseau de chemins de fer à haute performance, la France donne l'exemple avec son réseau de TGV. La Suisse doit faire en sorte d'être intégrée dans ce réseau afin que les pays européens ne détournent pas systématiquement notre pays. Il y a une évolution marquée du trafic international, notamment dans le secteur des marchandises. Le développement du Marché commun et la libre circulation des marchandises a déjà eu, et aura plus encore, pour conséquence que le trafic nord-sud et vice-versa à travers les Alpes va augmenter. On compte que, si en 1988 les Chemins de fer ont transporté 68 millions de tonnes de marchandises à travers les Alpes,

dont 20 pour cent par la Suisse, l'année 2020 verra ce volume doubler, pour atteindre approximativement 130 millions de tonnes. Nous devons donc constater, de toute évidence, qu'il y aura un accroissement du trafic ferroviaire à travers les Alpes en général et à travers la Suisse en particulier. Si l'on considère en outre que la part du trafic marchandises par route à travers la Suisse était de 380 000 camions en 1989 – je rappelle que sur le Brenner il y a 800 000 poids lourds – et qu'on évalue ce trafic routier à 1 300 000 poids lourds en 1995, on doit conclure que ce trafic marchandises supplémentaire devra être transféré de la route au rail. Pour atteindre ce but, un transit alpin ferroviaire est indispensable. Le trafic – combiné surtout – doit, dès lors, être développé systématiquement.

Nous avons entendu à ce sujet les représentants des pays qui nous entourent et le ministre des transports de la Communauté européenne, M. Van Miert. Ce dernier, après une visite sur place dans le canton d'Uri, soutient les efforts de la Suisse pour développer le transit alpin ferroviaire. Selon lui, les deux tunnels de base du Gothard et du Loetschberg-Simplon sont conformes à la politique des transports de la Communauté européenne. Le représentant de l'Allemagne considère aussi les projets conformes aux intentions de la RFA, qui favorise un réseau de chemins de fer à haute performance à travers les Alpes, tels que Gothard et Loetschberg qui sont indispensables et urgents.

Selon le ministre plénipotentiaire du Ministero dei trasporti d'Italie, le gouvernement italien s'est finalement allié au choix du gouvernement suisse. Le représentant de l'Autriche a déclaré que son pays tenait à terminer le tunnel ferroviaire du Brenner jusqu'à l'an 2000. Selon lui, le transit alpin suisse permet de soulager le Brenner. L'Europe a besoin du Brenner et du Gothard, dit-il. Quant à la France, son ministère compétent nous a fait parvenir un rapport dont il ressort que ce pays développe avec force son réseau TGV auquel la Suisse peut et doit se raccorder à partir de Bâle et de Genève, soit au TGV Est, soit au TGV Rhin-Rhône. Les professeurs Bovy et Brändli des Ecoles polytechniques de Lausanne, respectivement de Zurich, nous ont démontré, avec conviction, que les projets du Gothard et du Loetschberg répondaient à une exigence des transports ferroviaires de l'Europe et de notre pays.

Deuxième point: problème de l'environnement. Ce développement attendu du trafic sur rail et sur route pose évidemment des problèmes d'environnement dans notre pays. En effet, ce trafic provoque des nuisances provenant du CO₂ des véhicules et du bruit des véhicules routiers et ferroviaires. Le meilleur moyen de combattre le CO₂ et le bruit, c'est de transférer le trafic des marchandises des routes au rail, d'effectuer ces transports non pas avec les poids lourds, mais par les chemins de fer. Le transit alpin ferroviaire permet donc à lui seul de diminuer la pollution de l'air et les nuisances dues au bruit à l'intérieur de notre pays. La construction des nouvelles lignes et des tunnels du transit alpin exige également le respect du paysage et de la nature. Le transit alpin ferroviaire fera augmenter les besoins en électricité de 1,2 à 1,6 pour cent. Si les CFF disposent de l'énergie électrique pour RAIL 2000, le transit alpin exigera non seulement des investissements importants pour la distribution de l'électricité mais aussi des efforts considérables pour se procurer l'électricité nécessaire à l'exploitation des nouvelles lignes du transit alpin.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, la commission a entendu, entre autres, un spécialiste des nouvelles lignes ferroviaires de la Deutsche Bundesbahnen et ensuite M. Samuel Mauch, responsable d'INFRAS, chef du projet pour le rapport sur l'examen de faisabilité – «Zweckmässigkeitsprüfung» – ainsi que M. Alfons Arnold, responsable des organisations suisses de la protection de l'environnement. Nous disposons en outre d'un rapport d'impact du bureau d'ingénieurs Basler, qui démontre que le transit alpin permet de réduire sensiblement des émissions polluantes consécutives au fait qu'une partie du trafic va emprunter le rail au lieu de la route. Le rapport conclut que, dans l'ensemble, les variantes qui s'imposent du point de vue de l'impact sur l'environnement sont celles du Loetschberg-Simplon et du Gothard. Afin de mieux protéger l'environnement, le Conseil fédéral propose, en dehors de l'arrêté sur le transit alpin, un paquet de

mesures d'appoint. Vous avez d'ailleurs lu aujourd'hui dans la presse les propositions ou les décisions prises hier par le Conseil fédéral. Il s'agit notamment du maintien de la limite des 28 tonnes, de l'interdiction aux poids lourds de circuler de nuit le dimanche, d'une redevance pour ces mêmes poids lourds, de la renonciation à l'extension du réseau routier national, du programme de la protection de l'air à réaliser, et du concept des terminaux pour le trafic combiné. A titre de solution transitoire, le Conseil fédéral a d'ailleurs déjà décidé des mesures en faveur du transport combiné, respectivement du ferroutage, qui permet la traversée des tunnels du Gothard et du Loetschberg-Simplon par des poids lourds d'une hauteur totale de 4 mètres. Pour réaliser ces améliorations, il faut compter environ quatre ans et des investissements particuliers de l'ordre d'un milliard et demi de francs. Notre commission estime que le transit alpin ainsi que les mesures d'appoint sont susceptibles d'améliorer sensiblement les conditions de l'environnement dans la mesure où une partie du trafic existant et une large partie du trafic supplémentaire attendu passeront non plus par la route mais par le rail.

Troisièmement, deux nouvelles lignes et deux tunnels de base. Les professeurs Bovy et Brändli nous ont démontré avec conviction que les besoins de transport et surtout les exigences de l'environnement imposent la solution de deux nouvelles lignes et de deux tunnels de base à travers le Gothard et le Loetschberg. En effet, les besoins en trafic ferroviaire sont estimés à l'avenir à environ 1000 trains par jour à travers notre pays. Or, il n'est pas pensable et pas possible de faire supporter ce trafic ferroviaire supplémentaire par une seule ligne. Le tunnel de base du Gothard est prévu pour 300 trains par jour et la ligne de montagne en supporte comme aujourd'hui 250. Le tunnel de base du Loetschberg fournira les mêmes prestations de 300 trains à travers le futur tunnel de base et de 250 trains par ligne de montagne. Il faut préciser cependant que, pour le Loetschberg, 132 trains seront destinés au transport de voitures entre Heustrich et la vallée du Rhône. C'est aussi pour des raisons de sécurité que l'on a choisi deux lignes séparées. En cas de panne ou d'incident sur une ligne, le trafic peut être dévié sur l'autre.

Par contre, nous renonçons au Splügen, car le rapport d'opportunité d'INFRAS a procédé à une évaluation des différentes variantes. Dans cet examen, ce sont le Gothard et le Loetschberg qui ont prévalu en considération des intérêts primordiaux de notre pays alors que le Splügen servirait d'abord et surtout aux besoins de la partie sud de l'Allemagne et à ceux de la Lombardie, c'est-à-dire à l'étranger. Le rapport d'impact du bureau d'ingénieurs Basler est d'ailleurs arrivé à la même conclusion: le Splügen n'aboutirait à aucun déplacement sensible du trafic marchandises vers le rail. La commission approuve donc le choix de deux axes différents, Gothard et Loetschberg.

Quatrième point, voies d'accès aux nouvelles lignes. Nous devons nous assurer que l'infrastructure ferroviaire des accès soit suffisante pour traverser notre pays au nord et au sud des deux tunnels de base et des nouvelles lignes. Nous savons que les deux axes du Gothard et du Loetschberg-Simplon auront chacun une capacité de 550 trains par jour - 300 à travers le tunnel de base et 250 à travers le tunnel de montagne. La plateforme d'exploitation des chemins de fer qu'on nous a soumise nous confirme qu'en ce qui concerne les accès aux tunnels de base il s'agit, pour le Gothard, de 400 trains par jour en provenance du nord, Bâle et Zurich, soit 300 vers Chiasso et 100 vers Luino. Pour le Loetschberg, les voies d'accès du nord, depuis Bâle et Berne par Thoune, supportent 300 trains, et celles en direction de Brigue environ 220 trains par jour.

Quant au trafic international des personnes, 88 trains sont prévus au Gothard et 30 au Loetschberg. Pour le trafic international des marchandises, il y aura 300 trains à travers le Gothard et 104 par le Loetschberg. Les trajets les plus chargés par ces flux de trafic ferroviaire se trouvent dans les régions argoviennes, à Rothrist, par exemple, avec 460 trains et à Lenzburg avec plus de 500 trains par jour. Mis à part le trajet de Lenzburg, les autres voies de chemin de fer au nord des Alpes ne nécessiteront pas la construction de nouveaux rails, dans la

mesure où RAIL 2000 soit réalisé jusqu'à la mise en exploitation des deux nouveaux tunnels de base.

Cinquièmement, l'intégration des différentes régions de notre pays. De toute évidence, l'ensemble de la Suisse centrale, ainsi que les cantons du Tessin, de Berne et du Valais seront parfaitement intégrés par les réseaux existants aux deux transits alpins du Gothard et du Loetschberg. Pour le reste du pays, il y a lieu de tenir compte des améliorations apportées par RAIL 2000.

En ce qui concerne la Suisse occidentale, et en particulier les cantons romands, les accès vers Berne et vers le Haut Valais sont garantis par les lignes existantes. La commission a décidé de prévoir une branche du tunnel du Loetschberg vers le Valais central, ce qui améliore l'intégration de tout le Valais en direction de Berne. Les trains prenant en charge les voitures entre Heustrich et la vallée du Rhône remplacent d'une certaine façon le tunnel routier du Rawyl.

Un problème particulier est posé par l'intégration de la Suisse orientale. Avec le Conseil fédéral, la commission désire réaliser le raccordement de la Suisse orientale par un message particulier qui nous est promis pour la fin juin de cette année, afin que cette région sache, au moment du vote sur le transit alpin, ce que les CFF pourront offrir comme amélioration des chemins de fer dans cette région. L'étude de faisabilité Balestra du mois d'octobre 1990, ainsi qu'une étude Prognos, réalisée en collaboration avec l'Université de Saint-Gall, n'ont pas démontré pour l'instant un besoin de trafic supplémentaire évident dans cette région.

Restent les exigences posées par le canton des Grisons. Le gouvernement de ce canton avait revendiqué après le Splügen une liaison directe avec la ligne du Saint-Gothard. Il propose un nouveau tunnel entre Trunz et le centre du tunnel du Gothard avec une fenêtre vers Disentis. Pour assurer cette liaison, les Chemins de fer rhétiques devraient être assainis entre Coire et Trunz sur une distance de 40 km environ, ou bien en remplaçant la voie étroite par une nouvelle ligne à voie normale, ou alors par la pose d'un troisième rail de Coire à Trunz. Toute l'infrastructure, y compris les ponts, devrait alors être assainie. Le canton a également posé des revendications quant au réseau routier. Une proposition formelle, exigeant un raccordement direct des Grisons via Coire, Trunz et Bellinzona par un tunnel de Surselva d'une longueur de 20 km et des coûts évalués à 1,3 milliard, a été rejetée en commission par 18 voix contre 2.

Sixième point, faisabilité technique et durée de construction. La commission a entendu le professeur Kalman Kovari de l'Ecole polytechnique de Zurich et l'ingénieur et entrepreneur Peter Theiler de Lucerne pour s'assurer de la faisabilité technique des deux tunnels de base. Il s'agit là de personnalités bénéficiant d'expérience théorique et pratique dans la construction de tunnels. Les deux nous assurent que les conditions géologiques et techniques sont suffisamment connues pour affirmer que la construction des deux tunnels de base est techniquement réalisable et que la Suisse dispose des spécialistes compétents. Ceux-ci bénéficient d'ailleurs des expériences et connaissances nécessaires depuis la construction du tunnel routier du Gothard et la réalisation de la double voie au Loetschberg et d'autres encore. Il reste également certains risques qui, malgré tout, semblent être surmontables. La capacité des entreprises de construction en Suisse existe également si on met à sa disposition la main-d'oeuvre nécessaire. Selon les conditions de travail actuelles, les experts comptent avec une durée de réalisation de 13 à 14 ans pour le Gothard, c'est-à-dire pour la construction des trois puits et du tunnel de base d'environ 50 km. Quant au Loetschberg, dont les études de planification sont moins avancées, il faut compter avec une durée de construction de 7 à 10 ans pour les trois puits et le tunnel de base d'environ 28 km. La commission estime que la durée de construction des tunnels de base peut et doit être réduite par la modification des conditions de travail, permettant de travailler jusqu'à 24 heures par jour et pendant au moins 6 jours par semaine. Le postulat de la commission va dans ce sens.

Septièmement, les coûts. Pour évaluer les coûts de construction, il faut se rappeler que nous nous trouvons actuellement

au stade des études de planification «Stadium der Planungstudien», phase à laquelle suivront celle de l'avant-projet et ensuite seulement celle du projet mis à l'enquête. D'ores et déjà, nous devons compter avec des fourchettes pour les coûts évaluées entre plus 30 pour cent et moins 10 pour cent. Il existe donc une large plage de dispersion.

L'expert Kovari nous a d'ailleurs confirmé que, pour un tunnel de base nécessitant des puits importants, il faut compter avec un coût variant entre 60 et 80 millions de francs par kilomètre. Cela revient logiquement aux 3,9 milliards évalués pour les 50 kilomètres du Gothard et environ 2 milliards pour les 28 kilomètres du Loetschberg. Nous devons d'ailleurs constater que le message contient les évaluations des coûts aux prix et en l'état du projet de 1989. Au fur et à mesure de l'avancement des projets, les coûts pourront être évalués avec plus de précision en y ajoutant les intérêts intercalaires et le renchérissement. Avec chaque rallonge des portails nord et sud des deux tunnels de base du Gothard et du Loetschberg, telle que proposée par la commission ou revendiquée par les minorités, nous devons compter avec un supplément de coût d'environ 70 millions par kilomètre.

Les modifications décidées par la commission aux articles 3 et 4 ne fixent plus des endroits précis des entrées des deux tunnels de base, mais des régions permettant d'élargir le périmètre de planification, de déplacer, respectivement de rallonger les entrées des tunnels et de planifier les adaptations éventuelles nécessaires des nouvelles lignes. Ces possibilités d'élargissement ont amené la commission à introduire dans le coût de construction des réserves de 2,15 milliards supplémentaires pour les deux tunnels du Gothard et du Loetschberg. Nous pouvons également, en vue d'un vote final en 1991, prévoir un renchérissement d'environ 13 ou 14 pour cent, ce qui fait accroître les coûts de 1,6 milliard.

Si l'on tient compte de ces réserves et de la majoration des crédits supplémentaires de planification pour le Loetschberg et pour le raccordement de la Suisse orientale, on s'explique que, compte tenu des coûts évalués dans le message à 10,1 milliards, nous atteignons déjà le chiffre impressionnant de 14 milliards.

Huitièmement, le financement. Concernant le financement de ces projets, nous suivons le système de l'octroi de crédits de construction par la Confédération aux deux maîtres de l'ouvrage, les CFF et le BLS. Nous n'avons pas retenu l'idée d'un financement privé préconisé par une étude de la Haute école de Saint-Gall. La Confédération devra se procurer les moyens nécessaires sur le marché des capitaux aux conditions usuelles. Elle avancera également les intérêts intercalaires. Les CFF et le BLS assumeront le remboursement des prêts et des intérêts intercalaires dès la mise en exploitation des nouvelles lignes, et ensuite dans un laps de temps de 60 ans.

Neuvièmement, le seuil de rentabilité. La commission partage l'avis du Conseil fédéral d'après lequel il faut calculer le seuil de rentabilité selon les principes qui valent pour une entreprise privée. C'est le nombre de trains passant à travers les tunnels de base qui déterminera la rentabilité des nouvelles lignes de chemin de fer du transit alpin. Pour atteindre ce seuil de rentabilité, il faudra environ 500 trains par jour à travers chacun des deux tunnels. Précisons encore que l'analyse du seuil de rentabilité est basée sur un coût total de 10 milliards. Les CFF et le BLS devront amortir ces crédits et en même temps couvrir les frais d'exploitation des nouvelles lignes. C'est là seulement qu'on pourra parler de rentabilité.

Dixième et dernier point: le maître de l'ouvrage et le «controlling». La commission s'est ralliée à l'idée que la réalisation d'une nouvelle ligne, et par conséquent des deux tunnels de base, doit être confiée aux CFF et au BLS. Ces deux entreprises, l'une de caractère public, l'autre étant une société anonyme, devront ainsi assumer la responsabilité du maître de l'ouvrage. Elles disposent de l'expérience voulue à condition, évidemment, qu'elles s'assurent de la collaboration des bureaux d'ingénieurs.

Notre commission n'a d'ailleurs pas retenu l'idée d'une entreprise générale ni celle de confier la construction et l'exploitation à une entreprise privée. Par contre, nous avons insisté pour que le département soit muni d'un organe de contrôle ef-

ficace pour toute la durée de la planification et de la réalisation. Ce contrôle devra s'étendre non seulement dans le cadre du département, mais il devra fonctionner jusqu'aux CFF et au BLS. L'état-major de contrôle et de coordination n'assumera pas de responsabilité de ligne, mais il surveillera l'ensemble du projet dans tous ses stades et à tous les échelons.

Les conclusions. L'examen du projet permet à notre commission de conclure que le transit alpin répond aux besoins du trafic international; il permet d'intégrer les différentes régions de notre pays aux nouvelles lignes de transit; il tient compte des exigences de la protection de l'environnement en transférant le trafic marchandises de la route sur le rail; il doit se réaliser sur les deux axes du Saint-Gothard et du Loetschberg, n'exige pas la construction de nouveaux accès importants à part le RAIL 2000; il se révèle techniquement faisable avec une durée de construction de 7 à 14 ans pour les deux tunnels; il coûte, selon les bases actualisées et ensuite des décisions de la commission, environ 14 milliards; il sera financé par des crédits de construction octroyés par la Confédération; il doit atteindre le seuil de rentabilité après une période de rodage relativement longue et il peut être confié, pour la construction, aux CFF et au BLS.

Pour terminer, je dois vous faire part d'un avertissement. En effet, les concessions proposées par la commission provoquent déjà à elles seules un supplément de coût évalué à 2,15 milliards et une prolongation de la durée de construction. Chaque fois que ce conseil sera tenté de voter de nouvelles concessions, il augmentera les coûts et la durée de construction. Essayons donc d'arriver avec notre train de transit jusqu'au bout du tunnel!

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Der Bundesrat unterbreitet den Räten mit dieser Botschaft ein Jahrhundertwerk zur Beschlussfassung. Nachdem unser Land weder mit grossen Bodenschätzen noch mit Meeresküsten beglückt ist, waren es neben der beharrlichen Arbeit die Brücken und Wege, welche uns die Verbindungen zur grossen Welt und damit zum Fortschritt brachten. Die technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte aber liessen uns erkennen, dass die verkehrspolitische Entwicklung irgendwann an Grenzen stösst. Strassen- und Luftraum zeigen offensichtliche Anzeichen der Sättigung. Die schädlichen Einwirkungen auf Mensch und Umwelt müssen eingedämmt werden. Andererseits hat der alpenquerende Nord-Süd-Verkehr nicht nur historische Bedeutung. Er ist auch die Entwicklungsgrundlage der Schweiz zu Italien und den anderen EG-Staaten. So rechnet man für die kommenden 25 Jahre mit einer Steigerung der Personenfahrten um 50 Prozent und mit einer Verdoppelung der Gütertransitmenge.

Angesichts dieser Prognosen stellt sich uns die Frage, ob wir das Recht haben, unsere Alpen ein natürliches Verkehrshindernis bleibenzulassen. Eine Abriegelungshaltung würde sicher schweizerischer Tradition widersprechen. Wir sind zur Solidarität verpflichtet. Wir haben Menschen und Gütern den Durchgang in zumutbarer Weise zu ermöglichen. Die vorliegende Zwillingskonzeption Gotthard/Lötschberg würde deshalb einem Kapazitätsangebot entsprechen, welches etwa einen Drittel des jeweiligen Gesamtvolumens im alpenquerenden Verkehr aufnehmen könnte. Mit den zwei vorgeschlagenen Schienenkorridoren werden eine wirksame Entlastung der Strasse und eine Verminderung der ökologischen Belastungen in den Alpenländern erreicht. Die Alpenstrassenkonzeption ist das beste Pfand für alle EG-Transitverhandlungen, vor allem zur Stärkung unserer Haltung gegen den 40-Tonnen-Strassenkorridor. Gleichzeitig sichert sich die Schweiz den notwendigen verkehrspolitischen Standortvorteil und die Verknüpfung mit dem gesamteuropäischen Verkehrsnetz.

Zur Arbeit der Kommission: Die drei Alpenstrassenbeschlüsse hat Ihre Kommission, bestehend aus 31 Mitgliedern, während 12 Sitzungstagen beraten. Wir haben etwa 50 Experten, Vertreter der direkt betroffenen Kantone und der angrenzenden Länder, angehört. Die Kommission begab sich in die Projektkantone Uri, Tessin, Graubünden, Bern und Wallis. Das grosse Bauvorhaben wurde einer vertieften und gründlichen Prüfung unterzogen. Die Zusammenarbeit mit dem Departement

ment und allen Mitarbeitern war vorbildlich. Die Kommission hat mit 26 gegen 1 Stimme bei einer Enthaltung Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Am Schluss der Beratungen wurde der Bundesbeschluss A mit 23 Ja, 2 Nein und 2 Enthaltungen verabschiedet.

Im Rahmen dieser Eintretensdebatte will ich einige wesentliche Aspekte der Vorlage aufzeigen und darlegen, wo wir die Anträge des Bundesrates verbessert haben:

1. Die Entwicklung des internationalen Verkehrs: Der gemeinsame europäische Markt und damit der freie Warenverkehr werden im Alpen transit weiter zunehmen. 1990 durchquerten bereits rund 70 Millionen Gütertonnen die Alpen, davon etwa 23 Millionen Tonnen die Schweiz. Von unserem Landesanteil wurden etwa 19 Millionen Tonnen auf der Schiene, das sind 84 Prozent, und etwa 4 Tonnen auf der Strasse oder via Pipeline befördert. Bis zum Jahr 2020 wird für den alpenquerenden Verkehr in allen drei betroffenen Ländern mit einer Verdoppelung auf etwa 140 Millionen Gütertonnen gerechnet.

Aus diesen Berechnungen ergibt sich ganz offensichtlich der Zwang zur Bereitstellung einer genügenden Schienentransportkapazität. Wenn man zudem den Lastwagentransitverkehr im Jahre 1989 mit etwa 400 000 Einheiten in der Schweiz annimmt – Vergleich dazu: Brenner 800 000, Mont Blanc 400 000 –, so zwingt die Prognose der dreifachen Frequenzen für 1995 zu sofortigem Handeln. Darum sind die Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs – beschlossen im Oktober 1989, Kreditrahmen 1,4 Milliarden Franken – als dringliche Ueberbrückung zu betrachten. Diese Massnahmen würden kurzfristig eine Steigerung der Gütertransportmenge von 3 auf 10 Milliarden Gütertonnen ermöglichen.

Wir haben die nachfolgenden Vertreter von Partnerstaaten angehört: Herrn Karel van Miert, Transportminister der EG, Herrn Kraus, Regierungsdirektor der Bundesrepublik, Herrn Vinci Giacchi, Minister im Transportministerium Rom, und Herrn Professor Hanreich aus Oesterreich. Ihnen wurde das schweizerische Alpen transitkonzept vorgestellt. Sie ihrerseits orientierten über den Realisierungsstand der eigenen Bauvorhaben, so über die Fertigstellung des Brenner-Basiseisenbahntunnels bis zum Jahre 2000. Aus einem schriftlichen Bericht des französischen Transportministeriums konnten wir uns von den Absichten der französischen Regierung bezüglich der TGV-Projekte ein Bild machen, nämlich über TGV-Est und über TGV Rhin-Rhône. Von den Professoren Bovy, Lausanne, und Brändli, Zürich, ist uns die Meinung der Fachabteilungen dieser Eidgenössischen Technischen Hochschulen dargelegt worden. Mit aller Klarheit befürworten sie die Zwillingslösung Gotthard/Lötschberg. Damit können einseitige Belastungen von Zufahrtsachsen verhindert und «Flaschenhalsituationen» an der italienischen Grenze eher umgangen werden.

Bei allen Ueberlegungen zur schweizerischen Lösung des Alpen transits können wir uns aber den Bedingungen der europäischen Verkehrspolitik nicht entziehen. Der Rahmen wird ganz eindeutig – noch vor den Tarifen – von den kürzesten Transport- und Reisezeiten diktiert. Diesen Zielsetzungen hat das Alpen transitkonzept vorab zu entsprechen, und darum können wir auch keine übertriebenen regionalen Sonderwünsche erfüllen.

2. Die Umweltprobleme: Die beste Schonung der Umwelt und der Alpentäler wird tatsächlich durch eine leistungsfähigere Eisenbahn erreicht. Wir können damit die Schadstoffbelastung der Luft abbauen, den Verbrauch von fossilen Energieträgern vermindern und unnötigen Lärmimmissionen vorbeugen. Andererseits beansprucht die Bahn unsere sauberste Energie. Der Stromverbrauch von derzeit etwa 2500 Gigawatt wird nach Inbetriebnahme von «Bahn 2000» und des Alpen transitkonzepts um etwa 600 Gigawatt ansteigen, also um etwa 25 Prozent zunehmen. Dieser Bedarf muss sicher mit einer künftigen Beteiligung an ausländischen Kernkraftwerken eingekauft werden, weil unsere inländischen Reservekapazitäten wahrscheinlich nicht mehr genügen werden.

Die Botschaft des Bundesrates enthält auch bedeutende umweltbezogene Grundsätze, die mit der Beschlussfassung zum Alpen transitkonzept verknüpft sind: Festhalten an der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen, Festhalten am Sonntags- und Nachtfahrverbot, Weiterführen einer angepassten Schwerver-

kehrsabgabe, Verzicht auf Erweiterung des Nationalstrassennetzes und ein Konzept für Terminals im kombinierten Verkehr.

Die Verwirklichung des ganzen Bauvorhabens untersteht selbstverständlich dem Umweltschutzgesetz wie auch den Luftreinhalte- und Lärmschutz-Vorschriften. Die Auflageprojekte haben zudem die Umweltverträglichkeitsprüfungen, die UVP, zu bestehen. Darum hat die Kommission verschiedenste umweltrelevante und selbstverständliche Begehren nicht in ihre Beschlüsse aufgenommen, weil alle Projekte diese Gesetzesforderungen ohnehin zu erfüllen haben.

Diese Rahmenbedingungen und flankierenden Massnahmen, davon ist Ihre Kommission überzeugt, werden eine beträchtliche Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene bewirken und die heute so umweltgeplagten Regionen entlasten.

3. Die neuen Transitlinien und Basistunnels: Die Professoren Bovy und Brändli haben uns mit Ueberzeugung dargelegt, dass die künftigen Bedürfnisse für Verkehr und Umwelt geradezu die Zwillingslösung Gotthard/Lötschberg erfordern. Wenn man in näherer Zukunft mit über 1000 Zügen pro Tag rechnet, würde eine einzige Transitachse unerträglich. Die betroffenen Regionen würden zu Durchgangsschleusen. Die möglichen Zugkapazitäten sind auf beiden Achsen wie folgt vorgesehen: Am Gotthard 550 Zugseinheiten – bei diesen Zahlen handelt es sich immer um Zugseinheiten in beiden Richtungen –, was bedeuten würde: 250 auf der heutigen Stammstrecke und 300 Zugseinheiten beim neuen Basistunnel; für den Lötschberg gilt die gleiche Grössenordnung: 550 Zugseinheiten. Auf der jetzigen Lötschberg-Doppelspur 250 und im neuen Basistunnel sollen dereinst 300 Zugseinheiten verkehren, wobei am Lötschberg bei diesen Einheiten immer noch die Autotransportkapazitäten von Heustrich nach Raron mit etwa 130 Autozügen eingerechnet sind. Ueberdies bietet die Doppellösung der Botschaft den Vorteil, dass Umleitungsmöglichkeiten bei ausserordentlichen Ereignissen gegeben sind.

4. Die Zufahrtslinien zu den Transitachsen: Man kann davon ausgehen, dass die heutigen Zubringerachsen zu den beiden Transversalen genügend Schluckfähigkeit, das heisst Leistungskapazität, aufweisen. Besonders an der neuen BLS-Doppelspur sind noch bedeutende Reserven vorhanden. Hingegen sind einige Knoten bekannt, die heute schon als Flaschenhälse wirken, so zwischen Bern und Thun oder auch zwischen Lenzburg und Rapperswil. Andererseits wird der Ausbau von «Bahn 2000» die Leistungsfähigkeiten generell steigern und eben auch kritische Knoten ausmerzen. Darum konnte die Kommission viele Wünsche nach sofortigem Ausbau von Zulaufstrecken nicht berücksichtigen. Weder die gegenwärtigen Frequenzen noch erkennbare Zuwachsprognosen konnten dies rechtfertigen. Man will zudem weder unnötige Kapazitäten auf Vorrat schaffen, noch eine Gesamtsanierung des bestehenden Schienenstammnetzes auslösen.

Die Kommission wollte andererseits wissen, ob das geplante Konzept künftige Ausbauten auf den Zulaufstrecken zu den Transversalen nicht verhindern werde. Die unterbreiteten Machbarkeitsstudien und weitere Auskünfte konnten uns beruhigen, dass künftige Anschlussbedürfnisse nicht verhindert werden, so von Bellinzona über Luino in die Region Novara, aber auch der Regionen Zürich, Ostschweiz und Graubünden wie auch auf der Achse Lötschberg-Simplon. Unsere Beförderungskapazitäten aber – das muss hier klar festgehalten werden – finden ihre Limiten zudem an den italienischen Grenzübergängen.

5. Der Einbezug und die Anbindung der Landesregionen: In einer Gesamtbetrachtung kommt man zum Schluss, dass die Anlieger der Transitachsen Basel-Gotthard-Chiasso und Bern-Lötschberg-Wallis neben den Belastungen auch einen hohen Erschliessungsgrad haben. Weitere Landesregionen werden durch die «Bahn 2000» zu besseren Verbindungen gelangen. Die Westschweiz ist bereits durch die bestehenden Linien gut erschlossen. Der Beschluss der Kommission für eine Abzweigung Richtung Raron, Zentral- und Unterwallis wird weitere Verbesserungen bringen. Ein allfälliger TGV-Anschluss Maçon-Genf wird zudem die Zugänge zwischen

Simplon und französischem Hochleistungsbahnnetz sicherstellen. Alle Optionen bleiben also offen.

Ganz eingehend befasste sich die Kommission mit allen Fragen um den Anschluss Ostschweiz. Der Bundesrat hat sich in seiner Botschaft diesem Anliegen bereits gewidmet. Uns stand eine Machbarkeitsstudie der Ingenieurunternehmung Balestra über mögliche Anbindungsvarianten zur Gotthardstrecke zur Verfügung. Wir bekamen auch Kenntnis von einer Studie Prognos/Hochschule St. Gallen über künftige Verkehrsströme aus den Räumen Ex-DDR und Osteuropa. Die Ergebnisse konnten keinen erkennbaren Zuwachs an Verkehrsbedürfnissen aufzeichnen. Ein Zusatzbericht des Bundesrates aber, der auf Mitte 1991 versprochen ist, wird aufklären müssen, wo dereinst die gesamte Ostschweiz, dazu gehört auch die Region Zürich, anzuschliessen ist. In gleichem Zusammenhang wurden die Begehren des Kantons Graubünden geprüft. So wurde als Splügen-Ersatz ein Anschluss via Trun zur Tunnelmitte am Gotthard mit einem Fenster bei Disentis gefordert. Dieser Tunnel hätte eine Länge von 20 Kilometern. Damit verbunden wäre ein Ausbau der Rhätischen Bahn von Chur nach Trun samt Umstellung von Schmal- auf Normalspur. Die Bündner Kantonsregierung stellte sogar ein Zusatzbegehren zum Strassennetz. In der Kommission wurde kein formeller Antrag für diese Begehren aufgenommen. Hingegen wollten wir in der Kommission – das ist ersichtlich aus der Neufassung zu Artikel 6 – auf die Berücksichtigung der besonderen Situationen des Kantons Graubünden hinweisen. Die Absichten für eine bessere Integration aller Landesteile in die neuere Bahnkonzeption ist darum aus den Beschlüssen der Kommission klar erkennbar.

6. Die technische Machbarkeit und die Bauzeiten: Zu diesem Themenkreis wurden die Herren Professor Kalman Kovari von der ETH Zürich und Ingenieur-Unternehmer Peter Theiler aus Luzern angehört. Diese ausgewiesenen und erfahrenen Persönlichkeiten versicherten uns, dass die geologischen und technischen Gegebenheiten genügend bekannt seien. Man verfüge heute über umfangreiche Kenntnisse aus Tunnelbauten, so vom Gotthard-Strassentunnel und vom Lötschberg und auch über Erfahrungen aus Japan. Mit Risiken sei immer zu rechnen, doch sie seien heute nicht mehr unüberwindbar. Die Schweiz verfüge zudem über eine ansehnliche Zahl von Spezialisten und Unternehmungen im Tunnelbau. Aufgrund der traditionellen und üblichen Arbeitsbedingungen rechnen die Experten mit einer Bauzeit von 13 bis 14 Jahren am Gotthard für 50 Kilometer Tunnelstrecke und drei Schächte. Am Lötschberg müsste man bei 28 Tunnelkilometern mit 7 bis 10 Jahren Bauzeit rechnen. Die Kommission glaubt, dass die Bauzeit merklich gekürzt werden kann, wenn im Mehrschichtbetrieb und während 6 Wochentagen gearbeitet werden könnte. Wir werden noch auf die Verspätungsrisiken zurückkommen, besonders im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

7. Die Kosten: Bei der Kostenbeurteilung eines Grossprojektes, dessen Ausführung fast zwei Jahrzehnte beanspruchen wird, sind die Konzeptgrundlagen besonders zu beachten. Die Entschlüsse beider Räte werden in der Phase der Projektstudie getroffen. Der Kreditrahmen muss demzufolge auf Erfahrungszahlen und Kostenschätzungen abgestützt werden. Erst nach den Beschlüssen der Räte und einem allfälligen Volksentscheid steht der Projektierungsrahmen fest. Es folgen sodann die Phasen Vorprojekt, Auflageprojekt und Bauprojekt. Diese müssen sich vor allem auf die Gutachten für Geologie, Umweltverträglichkeit und Bautechnik abstützen. Die Gesamtkosten wurden darum mit mittleren Erfahrungswerten von Tunnels und Offenstrecken samt angemessenen Reserven hochgerechnet. Die Erweiterungsbeschlüsse der Kommission in den Artikeln 3 und 4 wurden dem Kreditrahmen der Botschaft zugerechnet. Wir gelangen damit auf einen Kreditrahmen von 14 Milliarden Franken. Darin inbegriffen ist auch bereits die aufgelaufene Bauteuerung aus den Jahren 1990 und 1991. Der Kreditrahmen entspricht also der Projekt- und Kostensituation im Zeitpunkt der Beschlussfassung. Es erscheint uns richtig, auf die Hochrechnung von gewagten Zinsentwicklungs- und Teuerungsprognosen für fast 20 Jahre zu verzichten. Dem Parlament stehen ja Kontrollmöglichkeiten

in Etappen zu, indem die Kredite in Tranchen freizugeben sind. Diese Begehren sind immer zu begleiten mit Begründungen vom Kostenstand, zu Projektänderungen wie auch zur Terminplanung. Diese Kreditkontrolle und die Ansetzung des Kreditrahmens haben auch eine disziplinierende Wirkung – im Gegensatz zu hochgerechneten Prognosepolstern für unvorhersehbare Teuerung.

8. Die Finanzierung und die Wirtschaftlichkeit: Wir unterstützen die vom Bundesrat vorgesehene Finanzierungsart. Die Eidgenossenschaft wird den beiden Bauträgern SBB und BLS die erforderlichen finanziellen Mittel zuteilen. Andererseits hat der Bund den Kapitalbedarf auf dem Anleihenmarkt zu üblichen Bedingungen zu beschaffen. Die Rückerstattung der Darlehen und Zinsen durch die Bahnunternehmungen hat ab Betriebsaufnahme stattzufinden. Wir konnten uns nicht für das pseudoprivatwirtschaftliche Trägerschaftsmodell der Hochschule St. Gallen begeistern. Private Trägerschaft ist nur dann folgerichtig, wenn auch Risiken übernommen werden. Die Pachtgarantie der Konzessionäre SBB und BLS widerspricht der privatwirtschaftlichen Grundidee. Die Kommission teilt ebenfalls die Meinung des Bundesrates, dass die Wirtschaftlichkeit nach gleichen Regeln wie für eine private Unternehmung zu berechnen ist. Die Rentabilität der neuen Linien wird also von der Anzahl der tunnelquerenden Züge abhängen. Die Wirtschaftlichkeitsschwelle liegt bei je 500 Zügen auf den Transversalen und stützt sich auf den ursprünglichen Kostenrahmen. Die Amortisationsdauer der Darlehen an diese beiden Bahnen ist auf 60 Jahre ausgerichtet.

9. Bauherrschaft und Controlling: Wir sind der Ueberzeugung, dass die Verwirklichung der neuen Transitlinien und der Basistunnels den SBB und BLS zu übertragen sei. Diese beiden Unternehmungen haben damit auch die Verantwortung der Bauherrschaft zu übernehmen. Sie verfügen über umfangreiche Erfahrungen und können diese Erfahrungen in die Zusammenarbeit mit den Ingenieurgemeinschaften einbringen. Andererseits haben wir mit grossem Nachdruck einen unabhängigen Stab für Kontrolle und Koordination gefordert. Dieser Expertenstab ist vom Bundesrat einzusetzen. Die Kontrolle hat sich damit ausserhalb der Linie vom Departement bis zu den Bahnträgern zu erstrecken. Die Oberaufsicht soll Planung, Termine, Koordination und Ausführung kritisch überwachen, mahnen und beraten.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission, auf die Vorlage einzutreten. Der Beschluss Alpentransit sichert uns unsere Stellung im internationalen Verkehr. Wir tun einen bedeutenden Schritt zur Schonung der Umwelt, vor allem in den betroffenen Alpentälern. Wir integrieren uns in das europäische Verkehrsnetz, und die Zwillingslösung Gotthard/Lötschberg gibt uns die Möglichkeit, frühzeitig einen entsprechenden Schienenkorridor bereitzustellen. Voraussetzung für die Erreichung dieser Ziele aber ist, dass wir in unseren Beschlüssen zu einer Mässigung finden und die Vorlage nicht überladen, denn jede unnötige Belastung bringt nicht nur Mehrkosten, sondern auch einen Terminrückstand für die Bereitstellung dieser Schienenkapazität. Die Kommission hat Eintreten mit 23 Ja, 2 Nein und 2 Enthaltungen beschlossen. Ich bitte Sie, unseren Beschlüssen zu folgen.

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Giger)

Rückweisung der Botschaft an den Bundesrat

mit dem Auftrag, die Linienführung samt Kosten zu überprüfen.

Antrag der grünen Fraktion

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Planung und den Bau einer Neat in ein Verkehrskonzept einzubinden, damit die Umweltbelastung, die der Verkehr heute in der Schweiz verursacht, abnimmt.

Antrag Ruf

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft aufzunehmen, um eine Kostenbeteiligung der EG von mindestens einem Drittel der Gesamtkosten zu erwirken.

Antrag Scherrer

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, mit der EG Verhandlungen aufzunehmen, um eine Beteiligung von mindestens 25 Prozent an den Baukosten zu erreichen.

Proposition de la commission**Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Giger)

Renvoi du message au Conseil fédéral avec mandat de réexaminer le tracé, y compris les frais.

Proposition du groupe écologiste

Renvoyer le projet au Conseil fédéral en l'invitant à intégrer la planification et la construction d'une NLFA dans une véritable politique des transports de manière à réduire les atteintes à l'environnement que les transports provoquent aujourd'hui en Suisse.

Proposition Ruf

Renvoyer le projet au Conseil fédéral en l'invitant à engager des pourparlers avec la Communauté européenne en vue d'obtenir une participation aux frais d'au moins un tiers de dépenses globales.

Proposition Scherrer

Renvoyer le projet au Conseil fédéral en l'invitant à engager des pourparlers avec la CE en vue d'obtenir une participation d'au moins 25 pour cent aux frais de construction.

Giger, Sprecher der Minderheit: Vor uns liegt eine Neat-Vorlage, welche nicht den verkehrspolitischen Realitäten von heute und schon gar nicht denjenigen der Zukunft Rechnung trägt. Dass in meinem Rückweisungsantrag die Enttäuschung des Ostschweizers mitklingt, darf nicht überraschen und noch weniger verwundern. Bei der dem Rat vorliegenden Neat-Lösung geht der Bundesrat den Weg des geringsten Widerstandes, so paradox dies angesichts der Flut von Einsprachen zu «Bahn 2000» tönen mag. Das Neat-Problem wird von der politischen statt von der verkehrsstrategischen und verkehrstechnischen Seite angegangen. Mit dem Bau eines Gotthard-Basistunnels in Kombination mit einer Lötschberg-Basisvariante sucht der Bundesrat den notwendigen abstimmungspolitischen Rückhalt in den Bevölkerungsschwerpunkten des Landes. Der bundesrätliche Neat-Entscheid wurde denn auch bezeichnenderweise in einem Teil der Presse als mehrheitsfähiger Entscheid bezeichnet und je nach Standort gelobt oder in Frage gestellt. Dass diese verfängliche Politik zur Lösungsfindung anstehender Verkehrsprobleme in der Schweiz und in Europa Entscheidendes beitragen kann, wage ich zu bezweifeln. Es muss – auch wenn man es nicht gerne hört – daran erinnert werden, dass beim Bau des Gotthardtunnels im vorigen Jahrhundert eine Splügenrevariante ernsthaft in Konkurrenz zum Gotthard stand. Mehr zufällige denn technische Aspekte gaben damals den Ausschlag für die Gotthardlösung. Weil mit dem Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels in punkto Verkehrserschliessung und damit verbundener wirtschaftlicher Prosperität ein beträchtliches regionales Ungleichgewicht geschaffen wurde, kam es zu den sogenannten West- und Ostalpenbahn-Versprechen. Während das Westalpen-

bahn-Versprechen mit dem Simplon und später mit dem Lötschbergtunnel eingelöst wurde, wartet die Ostschweiz immer noch vergeblich darauf. Sie sollte heute noch mit einem blossen Anbindungsversprechen abgespiesen werden, wohl in der Meinung, für die Ostfriesen der Eidgenossenschaft sollte dies genügen. Wenn nicht der Grundsatz von Treu und Glauben zuschanden werden soll, kann sich der Bundesrat meines Erachtens nicht darum herumdrücken, der Ostschweiz verkehrstechnisch endlich die Eisenbahninfrastruktur zukommen zu lassen, wie sie andere Landesteile längst erhalten haben.

Herr Bundesrat, ich muss an dieser Stelle meiner Frustration über das fragwürdige Hintanstellen der Splügenrevariante Ausdruck geben. Ich habe diesem Missfallen in den Kommissionssitzungen auch mehrmals Ausdruck gegeben. Es sei Ihnen auch in Erinnerung gerufen, dass ich nicht als Einzelkämpfer dastehe. Das Splügenrekomitee hat eine breite Mitgliedschaft, und namhafte Wirtschaftskreise stehen voll hinter dem Splügen. Ich darf Sie immerhin daran erinnern, dass Professor Hans Schmid, mein Vorgänger im Splügenrekomitee und ehemaliges Ratsmitglied, immer noch eine treibende Kraft im Splügenrekomitee ist. Auch die ehemaligen Nationalräte Schatz und Weber gehören zu den eifrigsten Befürwortern einer Ostalpenbahn.

Würden wir Ostschweizer – was leider nicht der Fall ist – den gleichen kämpferischen Druck erzeugen wie die lieben Miteidgenossen aus dem Tessin und dem Welschland, hätte der Bundesrat – samt der Anti-Splügenre-Stabsstelle Bundesamt für Verkehr – mehr Mühe, unsere berechtigten Anliegen abzuweisen. Die Bescheidenheit und die Untertanenmentalität von uns Ostschweizern, die leider immer noch vorherrscht, wird gerade in diesem Fall weidlich ausgenutzt. Allerdings müsste eigentlich der Bundesrat aus staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen von sich aus allen Landesteilen möglichst gleich gute Grundlagen für eine gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung zu verschaffen wissen. Ich kann nicht umhin, dem Bundesrat zu unterstellen, dass sein Herz mehr für die Lötschberggrampe schlägt – ich habe das schon mehrmals gesagt – als für die Ostschweiz. Diese ungleiche, mithin auch ungerechte Behandlung der Landesteile mag bei objektiver Betrachtung auch nicht so recht zum Jubeljahr «700 Jahre Eidgenossenschaft», mit Betonung auf Solidarität, passen.

Für den Bundesrat scheint eine Ostalpenbahn Schnee von gestern zu sein. Er muss aber zur Kenntnis nehmen, dass auch die Botschaft vom 23. Mai 1990, auf welcher die Anträge von Bundesrat und Kommissionmehrheit beruhen, bereits Patina angesetzt hat. Die Botschaft wurde niedergeschrieben, bevor die sensationelle politische Öffnung in Mittel- und Osteuropa ganz andere Perspektiven für die Verkehrsströme West-Ost und Nord-Süd eröffnete.

Die von Oesterreich verordneten Einschränkungen im Strassengütertransport werden eine weitere Verlagerung des Schwerverkehrs in die Schweiz – sprich Ostschweiz – zur Folge haben. Dabei stellt sich die Frage, ob wir in Anbetracht unserer gesteigerten EG-Gelüste einem 40-Tonnen-Strassenkorridor standzuhalten vermögen. Persönlich glaube ich das nicht. Ich hoffe, der Bundesrat konnte der gestrigen ZDF-Sendung «Zug um Zug aufs Abstellgleise» folgen; sie betraf den Transitverkehr und war sehr informativ.

Wenn das allzu westlich festgenagelte Brüssel die Veränderungen noch ignoriert, heisst dies nicht, dass auch das Transitland Schweiz die Augen zukneifen muss. Aufgrund der Entwicklung in den Nachbarländern muss davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrsströme andere Wege suchen. Es gilt, diese Ströme am richtigen Ort und so schnell wie möglich durch unser Transitland zu schleusen, der schweizerischen Transitstrecke aber nicht nur Belastungen, sondern auch zusätzliche Verkehrserschliessung, mithin wirtschaftliche Aufwertung zu bringen.

Ein vom Bundesamt für Verkehr bei Prognos in Auftrag gegebenes Gutachten stützt die Netzlösung Gotthard/Lötschberg. Eine kritische Ueberprüfung durch anerkannte Verkehrsfachleute wie den Professoren Zierl und Heimerl von den Universitäten Wien beziehungsweise Stuttgart zeigt, dass von ganz falschen Voraussetzungen ausgegangen wurde, das heisst,

dass die gemachten Vorgaben gar nicht stimmen. Die Machbarkeitsstudie Zierl/Heimerl zeigt klar auf, dass im St. Galler Rheintal das zukünftige Güterverkehrsaufkommen nicht 0,5 Millionen Tonnen, sondern mindestens das Fünffache betragen wird. Es stellt sich in bezug auf «freundliche» Gutachten schon die Frage des Irrtums oder der Gefälligkeit. Professor Zierl weist in seiner Folgerung schlüssig darauf hin: «Die Splügen-Achse schliesst die bestehende Lücke im Verkehrswegnetz zwischen Gotthard und Brenner. Sie ist in bezug auf Europa die ausgeprägteste Zentralachse des Nord-Süd-Verkehrs und stellt für viele Relationen die kürzeste Nord-Süd-Verbindung her.»

Ich bin überzeugt, ein Eurotransit-Ost wäre als einzige Transitbahn in der Lage, die Hochleistungsbahnsysteme in Nord- und Südeuropa untereinander zu verbinden. Sie wird zudem die höchsten Qualitätsmerkmale aufweisen. Der Bericht «Transalp 2005» von Professor Bovy von der ETH Lausanne nimmt diesbezüglich eine ähnlich kritische Haltung ein.

Eine Ueberprüfung der Linienwahl müsste vor allem mit Blick auf die Kostenentwicklung vorgenommen werden. Es wird nicht mit der Aufstockung auf 14 Milliarden Franken sein Bewenden haben. Die Finanzierung von grossen Tunnelprojekten ist erfahrungsgemäss ein gefährliches Abenteuer. Dass die Ostalpenbahn-Variante auch in dieser Hinsicht am besten abschneidet – immer bei Gleichbehandlung mit anderen Varianten –, sollte der Landesregierung und unserem Rat nicht gleichgültig sein.

Eine Realisierung einer Neat-Ost würde dem Bundesrat zudem Gelegenheit verschaffen, die Langmut der Ostschweizer kennenzulernen. Die weit über 1000 Einsprachen bei «Bahn 2000» können dabei nicht ignoriert werden.

Mit dem angebotenen Neat-Projekt fahren wir mit veraltetem Wagenmaterial, mit abgelaufenen Spurkränzen auf verrosteten Geleisen. Diese Giesskannenvariante hat den Charakter einer überbeuren Altbausanierung. Die Netzvariante Gotthard/Lötschberg ist nicht das notwendige Zwischenglied in der zukünftigen europäischen Verkehrslandschaft, die auf Geschwindigkeit und Attraktivität ausgerichtet ist.

Der französische Minister Chevènement als Präsident der «Association transeurope TGV» machte den Ausspruch, die Schweiz werde zur «schnellverkehrstrockenen Insel» in Europa.

Dass die SBB ihre heilige Kuh Gotthard nicht schlachten wollen, damit habe ich mich längstens abgefunden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass sich sowohl in Italien wie im süddeutschen Raum in der Wirtschaft neue Kräfte für den Eurotransit regen, wobei die Frage der privaten Finanzierung von internationalen Bahnverbindungen ernsthaft aufgeworfen wird. Eine private oder gemischtwirtschaftliche Finanzierung würde alle Vorteile eines rascheren Bauens und der Kosteneinhaltung auf sich vereinigen.

Es dürfte ziemlich einmalig sein, dass dem Rat eine schwergewichtige Vorlage unter Ausklammerung eines wichtigen Elementes unterbreitet wird. Ich meine dabei den Teilbereich «Verkehrsangelegenheiten Ostschweiz». Wenn es um einen anderen Landesteil ginge, wäre wahrscheinlich von «Skandal» die Rede. Zumindest hätte eine Aufzeichnung ostschweizerischer Lösungsmöglichkeiten in die Botschaft hineingehört. Schon allein dieser Mangel rechtfertigt eine Unterstützung meines Rückweisungsantrages. Der historische Anspruch der Ostschweiz hat schliesslich einen anderen Stellenwert als die nicht unbescheidenen Zusatzwünsche der Gotthard- und Lötschberg-Anrainer.

Aus allen diesen Ueberlegungen ist mir unbegreiflich, dass der Bundesrat unbeweglich die Verkehrszeichen der Zeit nicht erkennen und – angeblich aus Zeitnot – nicht nochmals über die Bücher gehen will. Verkehrsminister Ogi hat sich schon dahingehend geäussert, es gehe darum, für den Lötschberg einen Zeitvorsprung gegenüber dem Mont-Cenis herauszuholen – wegen der Konkurrenzfähigkeit. Man kann in guten Treuen der Auffassung huldigen, entweder sei der Lötschberg – Zeitvorsprung hin oder her – konkurrenzfähig oder er sei es eben nicht; wahrscheinlich ist er es nicht. Und dann ist es sicher schade um die Milliarden.

Die ohne Konzept für die Ostschweiz unvollständige Vorlage,

die zudem mit Blick auf die stark veränderten, verkehrspolitisch relevanten Gegebenheiten in Europa überholt ist, veranlasst mich, einen Rückweisungsantrag zu stellen. Der Bundesrat soll mithin beauftragt werden, die Linienführung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu überprüfen. Er soll – vor allem im Interesse der nicht unerschöpflichen Bundesfinanzen – die Möglichkeit der Finanzierung unter Einbezug privatwirtschaftlicher und gemischtwirtschaftlicher Modelle einer objektiven Prüfung unterziehen.

Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Frau Diener: Es gibt viele Gründe, warum eine Neat gebaut werden könnte. Zum einen könnte es die Freude am reinen Bauen sein, am Planen, am Durchbohren der Alpen – solche Gedanken sind hier im Saal wohl nicht unbekannt –; es kann auch die reine Freude an der Eisenbahn sein, die relativ unkritisch alles gut findet, was mit Eisenbahnen zu tun hat. Eine zweite Gruppe findet sich dort, wo es um den Gigantismus, den Machbarkeitswahn geht, der immer noch blindlings dem quantitativen Wachstum folgt und Strasse an Strasse, Schiene an Schiene und Tunnel an Tunnel reiht und sich geistig der Tatsache verschliesst, dass auf diesem Planeten nichts, aber auch gar nichts unbegrenzt zur Verfügung steht. Eine dritte Gruppe der Bau-Euphoriker sind diejenigen, die sich in den Neat-Bau flüchten, um von der EG Verständnis und Toleranz zu erbitten für unsere eigenständige schweizerische Verkehrspolitik. Diese hat sich bis jetzt erdreistet – ich frage mich manchmal, wie lange sie es noch macht –, auch den Schutz des Alpenraumes und seiner Bevölkerung in die Verkehrsdiskussion miteinzubeziehen, obwohl dies – von vielen wird das schon fast als Todsünde empfunden – nicht EG-kompatibel ist. Letztlich könnten es eben auch ökologische Ueberlegungen sein, die zum Bau einer Neat führen könnten. Dass ich mich weder zu den Bau-Euphorikern noch zu den Gigantismus-Anhängern, noch zu den EG-Gelähmten in den gleichen «Argumentationszug» setzen möchte, ist wohl klar. Mich interessiert während der ganzen Kommissionsarbeit und bei den vielen Gesprächen und Auseinandersetzungen immer wieder die zentrale Frage: Ist der Bau einer Neat eine ökologische Chance? Können wir die negativen Auswirkungen unserer Mobilität auf Mensch und Umwelt mit einer Neat mildern? Anders gesagt: Nimmt die Gesamtumweltbelastung durch den Verkehr, unter dem wir alle leiden, ab? Das ist doch heute die zentrale, lebensnotwendige Frage bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen. Die Antwort auf diese Frage ist äusserst ernüchternd. Was die Zweckmässigkeitsprüfung und auch die anschliessenden Hearings von Fachleuten bestätigten, ist folgendes: Allein mit der Tunnelbohrungen erreichen wir ausser einem immensen Energieverbrauch eine riesige Gesteinsverschiebung: Am Gotthard sind es 10,6 Millionen Kubikmeter, am Lötschberg sind es 6,5 Millionen Kubikmeter. Die Neat benötigt viel Land – 250 Hektaren am Gotthard, 125 Hektaren am Lötschberg, davon ist die Hälfte Nutzland –, sie führt zu einer starken Beeinträchtigung der Landschaft durch den Ausbau des Uebertragungsnetzes für die Stromversorgung und einer 15jährigen starken Baubelastung in den Gebieten, die heute schon eine fast unerträgliche Lärm- und Luftbelastung haben. Das ist nicht ökologisch.

Setzen wir uns doch einmal ehrlich mit den Aussagen im Bericht zur Umweltverträglichkeit und zur Zweckmässigkeit einer Neat auseinander, die der Bund erarbeiten liess. Wenn wir der ungehinderten Wachstumsentwicklung weiter frönen, wie sie der EG-Binnenmarkt anstrebt, dann werden die Gütertransporte anschwellen. Sie werden sich verdoppeln. Das ist kein Naturgesetz, sondern die Folge unserer westlichen Wachstumsphilosophie, die nicht nach langfristiger Ueberlebensverträglichkeit fragt, sondern sich weiterhin an der kurzfristigen Gewinnmaximierung orientiert. Nun wird vom Bundesrat und von den meisten meiner Kollegen aus der Neat-Kommission behauptet, eben wegen dieses Anschwellens der Güterströme brauche es eine Neat, um den Mehrverkehr auf die Schiene zu bringen und die Strasse vom Transitverkehr zu entlasten. Das tönt gut. Dem zweiten Teil dieser Forderung könnte ich mich auch anschliessen, nur – das möchte ich hier klar festhalten –: das

ergibt sich eben nicht automatisch nur mit dem Tunnelbau. Der Bericht zur Umweltverträglichkeit hält dies auf Seite 5 fest: «Trotz dem Bau einer Neat nimmt im Personenverkehr die Belastung auf der Strasse am Gotthard gegenüber 1984 um 70 bis 140 Prozent zu, und der Strassengüterverkehr am Gotthard nimmt gegenüber 1984 auf das Dreifache zu, trotz der vorgesehenen Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz.» «Es wird erwartet, dass eine Neat im Personenverkehr neue Bahnfahrten induziert, also mehr Verkehr bewirkt, aber keine Umlagerung.» Für die Urner vielleicht noch ein drittes wichtiges Zitat: «Im Gegensatz zur spürbaren Zunahme der Lärmbelastung bei der Bahn, bleibt die zu erwartende Verkehrslärmproduktion auf der Strasse unter der Wahrnehmungsschwelle.» Mit anderen Worten: Der Lärm in den Transitgebieten nimmt zu. Solche Fakten mögen für viele von Ihnen nebensächlich sein. Für mich und die grüne Fraktion sind sie von ganz zentraler Bedeutung. Wir können und wollen nicht einem Gigantismusprojekt zustimmen, das nicht in eine Ökologieverträglichkeit eingebettet ist. Herr Bundesrat Ogi, wie wollen Sie der Urner Bevölkerung ein Neat-Projekt schmackhaft machen, das den lärm- und abgasgeplagten Menschen keine Entlastung, sondern ganz klar Mehrbelastung bringt?

Das Neat-Projekt in der jetzigen Fassung ist verkehrspolitisch unausgereift und liegt quer zu allen ökologischen Erfordernissen. Die grüne Fraktion weist die Vorlage darum mit aller Entschiedenheit zur Überarbeitung zurück. Ich möchte an dieser Stelle festhalten, dass die Flucht in die Tunnelbohrungen ein ganz typisches Zeichen für unser politisches Festklammern am technischen Fortschritt ist, um die Wahrnehmung unserer Mobilitätsaussichtslosigkeit zu ersticken. Es gelingt uns ja heute bekanntlich immer weniger, die Güter einigermassen geordnet zu transportieren: Schienen, Strassen und Lufträume sind bald chronisch verstopft. Es ist sinnlos, mit partiellen Mammutprojekten neue Schleusen zu öffnen, die andernorts weitere Stauräume hervorrufen. Zudem sind die Kapazitäten bei einer gleichbleibenden Wachstumskurve nach zehn bis fünfzehn Jahren wieder erschöpft. Was soll denn das? Wollen wir das Mobilitätsroulette *ad absurdum* führen? Folgt eine zweite Neat, eine dritte und eine vierte? Es ist doch Tatsache, der Verkehr behindert sich je länger, je mehr selber, legt sich selber lahm. Das ist eine Gesetzmässigkeit bei einem uneingeschränkten Wachstum. Die holländische Verkehrsministerin Nelly Smith sagte kürzlich: «Italien kann nicht mehr warten mit seinen Tomaten», und zwar als Begründung für eine weitere Liberalisierung des Verkehrs.

Herr Bundesrat Ogi, die Menschen und ihre Lebensgrundlagen können noch viel weniger warten auf ihren Schutz vor der Zerstörung! Die Neat muss eine ökologische Chance sein, und darum weist die grüne Fraktion diese Vorlage zurück. Es sind in der Vorlage verbindliche flankierende Massnahmen aufzuführen, nach denen die Umweltbelastung, die der Verkehr insgesamt verursacht, abnimmt, und zwar gegenüber heute. Das beinhaltet unter anderem, dass der Transitverkehr durch die Schweiz ganz auf der Schiene rollen und seine Kosten decken muss. Das beinhaltet weiter, dass der Verkehr grundsätzlich seine Kosten selber trägt, damit die sinnlosen Billigtransporte unterbleiben. Dazu gehört die Internalisierung der externen, sozialen Kosten, die Voraussetzung für einen echten Markt im Verkehrsbereich sind. Dazu gehört auch, dass unser Mobilitätsbedürfnis sich den ökologischen Notwendigkeiten unterordnet.

Als zweites fordern wir, dass uns eine wirkliche Kosten- und eine wirkliche Folgekosten-Transparenz vorgelegt werden müssen, denn die Transportkapazitäten der geplanten vier-spurigen Gotthardbahn können ja ohne genügende Zufahrt gar nicht ausgeschöpft werden. Es muss ein Ausbau der Zufahrtstrecken erfolgen, der in die Kosten-, aber auch in die Ökologiebilanz miteinbezogen werden muss. Dasselbe gilt für den Lötschberg. Auch wenn diverse Ausbauten unter dem Titel «Bahn 2000» abgebuht werden sollen – kosten werden sie den Steuerzahler alleweil Riesenbeträge. Die Bevölkerung, Herr Bundesrat, hat das Recht, mit den wirklichen Kosten konfrontiert zu werden. Die «Bilanz» hat kürzlich einmal die Neat als das «Milliardenpleiteloch» bezeichnet. Vielleicht öffnen

diese Zahlen der Bevölkerung letztlich das mobilitätskritische Auge, es ist mindestens zu hoffen.

Eine weitere Zusage, Herr Bundesrat, möchte ich von Ihnen haben, nämlich auf die Frage, ob der Bundesrat die Garantie gibt, dass die Randgebiete nicht letztlich die Zechenzahlerinnen sein werden, weil das ganze Geld in die Alpenlöcher strömt, 17 Millionen Kubikmeter Aushub geben viel zu schlucken. Und der Regionalverkehr? Geht der in Zukunft leer aus? Ich denke an die uneingelösten Versprechen beim Projekt «Bahn 2000».

Herr Bundesrat, ich weiss, dass Sie und viele Ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen die Notwendigkeit eines gewichtigen Einbezugs der ökologischen Forderungen anerkennen. Aber Absichtserklärungen genügen mir und der grünen Fraktion nicht. Wir wollen ein verbindliches Konzept, das auch vom Parlament übernommen werden muss.

Das aggressive Verhalten gewisser Gegner eines Einbezugs von Umweltanliegen in die Neat-Diskussion hat mich in der Kommission sehr erschreckt. Notorische Umweltschutzgegner verstecken sich heute liebend gerne hinter dem Wort «EG-kompatibel». Herr Bundesrat, lassen Sie bitte den Bau einer Neat zu einer verkehrspolitischen und ökologischen Chance werden, und legen Sie uns doch ein reifes Projekt vor, eines, das wegweisend ist fürs nächste Jahrtausend, für uns in der Schweiz und für ganz Europa.

Ruf: Gestatten Sie mir zunächst einige allgemeine Bemerkungen zu dieser Vorlage. Die Schweizer Demokraten sind über den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz alles andere als begeistert. Mit der Annahme des Konzepts «Bahn 2000» hat sich das Schweizervolk 1987 für ein erheblich erweitertes – und damit entsprechend attraktiveres – Angebot der Eisenbahn entschieden. Dadurch soll eine zumindest teilweise Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Strasse auf die umweltfreundlichere Schiene erreicht werden. Wenn die umfangreichen Bauvorhaben einmal fertiggestellt sein werden, ist die Bahn für die inner-schweizerischen Bedürfnisse für eine lange Zeit saniert. Aus schweizerischer Sicht braucht es unseres Erachtens keine zusätzlichen Alpentunnels, weder für die Schiene noch für die Strasse, zumal die bestehenden Transitlinien am Lötschberg und am Gotthard noch beträchtliche Kapazitätsreserven aufweisen und teilweise noch ausbaufähig sind.

Bleibt da noch die leidige Angelegenheit des alpenquerenden EG-Transit-Güterverkehrs: Wenn die Schweiz nun eine Neat baut – nennen wir die Dinge doch beim Namen –, so ist das ausschliesslich für das Ausland, konkret für die EG, die mit entsprechenden Forderungen nach Transitzkapazitäten an unser Land herantreten ist. Es zeigen sich hier mit aller Deutlichkeit einmal mehr die negativen Auswirkungen der zentralistisch organisierten EG, deren wirtschaftliche Struktur nur mit Hilfe überbordender Transportbedürfnisse funktionieren kann – Bedürfnisse, die aus ökologischer Sicht als völlig unsinnig zu bezeichnen sind!

Uns ist bewusst, dass sich die Schweiz aufgrund ihrer zentralen geographischen Lage in Europa der Aufgabe als Transitland nicht entziehen kann. Als noch immer souveräner Kleinstaat dürfen wir uns jedoch nicht einfach den EG-Wünschen beugen, sondern haben primär für unser Land bestmögliche Lösungen durchzusetzen! Die konsequent ablehnende Haltung des Bundesrates gegenüber der dreisten EG-Forderung nach einem 40-Tonnen-Lastwagenkorridor ist deshalb ausdrücklich zu loben, und dem Bundesrat ist für seinen bisherigen Kurs in dieser Frage zu danken.

Ohne den Bau einer Neat wäre wohl zu befürchten, dass der Bundesrat seine couragierte Verkehrspolitik gegenüber der EG bald einmal aufgeben würde. Die Folgen einerseits eines Wegfalles der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen und des Sonntags- bzw. des Nachtfahrverbots sowie andererseits des Baus eines allfälligen weiteren Strassentunnels – nämlich eine Schwerverkehrslawine ohnegleichen – wären für unser Land, besonders in ökologischer Hinsicht, katastrophal. Die Schweizer Demokraten akzeptieren deshalb grundsätzlich den Bau einer Neat als das kleinere Übel, allerdings unter grosser Zurückhaltung und mit Vorbehalten gegenüber einem Lötsch-

berg-Basistunnel hinsichtlich der Finanzierung sowie bezüglich ökologischer Auflagen. Letzteren wird mit verschiedenen Minderheitsanträgen, die wir unterstützen, bereits Rechnung getragen.

Als völlig unbefriedigend muss die Finanzierung der Vorlage bezeichnet werden. Wie ausgeführt, baut die Schweiz eine Neat letztlich nur wegen der dreisten EG-Forderungen nach Transitachsen. Unser Land soll für die monströsen Bauwerke sage und schreibe 14 Milliarden Franken ausgeben – letztlich werden es weit mehr sein! Die Finanzierung ist dabei alles andere als problemlos.

Dies geht namentlich aus einer an der Hochschule St. Gallen erstellten Studie von Dr. Hanspeter Herger hervor, die Sie alle erhalten haben und aus der ich kurz zitiere: «Die Finanzierung des europäischen Eisenbahnwesens basiert auf dem heute allgemein anerkannten sogenannten Territorialprinzip. Danach hat jedes Land die auf seinem Staatsgebiet getätigten Investitionen selbst zu finanzieren. Gerade auch aus umweltpolitischen Überlegungen wäre die Implementierung des Verbraucherprinzips auch im Bereich des internationalen Eisenbahnverkehrs unbedingt anzustreben.» Ein zweites Zitat: «Die staatlichen finanziellen Mittel für einen adäquaten Ausbau des europäischen Schienennetzes werden angesichts der wachsenden sozio-ökonomischen Aufgaben sowie der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte zunehmend knapper. Aufgrund der anstehenden Grossprojekte werden allein in der Schweiz die jährlichen Gesamtausgaben für den öffentlichen Verkehr die 2-Milliarden-Grenze bald überschreiten.» Der Autor spricht sich deshalb namentlich für eine breitere Risikostreuung und in diesem Sinne für ein gemischtwirtschaftliches Finanzierungsmodell aus.

Im Sinne einer Realisierung des zitierten Verbraucherprinzips und einer breiteren Risikostreuung beantrage ich Ihnen Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft aufzunehmen, um eine Kostenbeteiligung der EG von mindestens einem Drittel der Gesamtkosten zu erreichen. Dies um so mehr, als die Wirtschaftlichkeit der Neat zumindest als fraglich bezeichnet werden muss.

Wenn die EG uns schon derart gigantische Verkehrsbauten aufdrängt, die sie primär für ihre eigenen, übertriebenen Mobilitätsbedürfnisse benötigt, soll sie auch einen namhaften Beitrag daran leisten! Es ist nicht einzusehen, weshalb die kleine Schweiz, notabene als Nicht-EG-Mitglied, nebst den schwerwiegenden Eingriffen einer Neat in die Umwelt auch die riesigen Kosten alleine tragen, der EG also ein derartig grosses Geschenk machen soll.

Der Bundesrat hat für Verhandlungen eine gute Position, um auf Brüssel entsprechenden Druck auszuüben. Als souveräner Staat bestimmen wir selbst, wie das schweizerische Transitverkehrskonzept aussieht, welche Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden sowie wann und unter welchen Voraussetzungen eine Neat gebaut wird. Dies ist nicht Isolationismus, sondern Besinnung auf die eigene Stärke, der die Eidgenossenschaft letztlich ihre jahrhundertelange Existenz verdankt.

Ich bin überzeugt, dass mit einem harten und mutigen Auftreten gegenüber den EG-Verantwortlichen eine finanzielle Beteiligung zu erwirken ist. Denn schliesslich – ich wiederhole es mit Nachdruck – will die EG primär etwas von der Schweiz, und dann soll sie – salopp ausgedrückt – auch dafür bezahlen. Wir haben keinen Grund, etwas zu verschenken!

Im übrigen wäre eine Umfahrung der Schweiz im Transitgüterverkehr, zumindest was den künftig erwarteten Mehrverkehr betrifft, angesichts der grossen ökologischen Auswirkungen vielmehr ein Vor- als ein Nachteil für unser Land. Die Philosophie des kürzesten Weges, wie sie in der Botschaft dargestellt ist, führt zu einer ökologisch unverantwortbaren Konzentration des Transitgüterverkehrs auf die Schweiz.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Bezüglich der verschiedenen Anträge zur Wahl der Transitachsen – Bau eines Lötschbergtunnels oder nicht – werden wir unsere Haltung beim entsprechenden Artikel begründen. Im Moment nur soviel: Wir sind mit der Minderheit Giger der Überzeugung, dass der gleichzeitige Bau von

zwei Alpentransit-Tunnels (Gotthard und Lötschberg) aus verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, aber auch ökologischen Gründen nicht zweckmässig ist, und plädieren deshalb für einen Verzicht auf die Lötschbergvariante.

Scherrer: Die Auto-Partei, die Freiheitlichen, sind grundsätzlich für den Bau der Neat. Wir werden uns aber vehement dagegen wehren, dass Treibstoffzölle – entgegen der Bundesverfassung – für den Bau dieses Werkes herangezogen werden.

Ich stelle Ihnen ebenfalls einen Rückweisungsantrag in ähnlichem Sinne wie Kollege Ruf, nämlich mit dem Auftrag an den Bundesrat, bei der EG vorstellig zu werden und eine Kostenbeteiligung zu erwirken.

Lassen Sie mich aber vorerst um mehr als hundert Jahre zurückblenden und einige Tatsachen aufzählen, die beim Bau des heute noch bestehenden Gotthard-Bahntunnels eine grosse Rolle gespielt haben: Der Bau des heutigen Gotthardtunnels wurde damals mit 187 Millionen Franken veranschlagt. Es wurde eine private Finanzierungsgesellschaft gegründet. An dieser privaten Finanzierungsgesellschaft haben sich Italien mit 45 Millionen und Deutschland mit 20 Millionen Franken beteiligt. Die ausländische Beteiligung betrug also genau 65 Millionen Franken, mithin ein Drittel der gesamten Baukosten. Offensichtlich wiederholt sich die Geschichte. Denn während des Baus des Gotthardtunnels wurde eine massive Kostenüberschreitung festgestellt, und die Baukosten verteuerten sich um rund 102 Millionen, woran auch diese beiden Länder – Italien und Deutschland – wieder einen namhaften Beitrag leisteten. Es wäre also nicht das erste Mal, dass das übrige Europa beim Bau schweizerischer Bahntunnels einen ansehnlichen Teil der Kosten übernehmen würde. Wieso bauen wir eigentlich die Neat? Für wen machen wir das, und wer profitiert in erster Linie davon? Wir müssen uns im klaren sein: Dieses Jahrhundertwerk bauen wir nicht in erster Linie für unser Land. Vielmehr leisten wir damit unseren Beitrag zur Bewältigung der Nord-Süd-Verkehrsströme der EG. Die Alpen bilden für diesen Transitverkehr ein Verkehrshindernis, welches mit überaus teuren Tunnelbauten überwunden werden muss.

Herr Bundesrat, die Kosten für die Neat werden nicht, wie Sie sagen, 14 Milliarden Franken, sondern gegen 40 Milliarden Franken betragen. Es tut mir leid, das feststellen zu müssen. Aber was bundesrätliche Kostenvorschläge wert sind, führt uns ja das Abenteuer «Bahn 2000» fast täglich vor Augen.

Bei der heutigen Preispolitik im öffentlichen Verkehr und bei den stetig steigenden Bundesausgaben und Defiziten wird die Schweiz diese Neat innert der vorgesehenen Frist nicht mit eigenen Mitteln finanzieren können. Ich sehe schon heute eine halb fertige Neat als Planungsruine, die aus finanziellen Gründen nicht fertiggestellt werden kann.

Dieses Parlament wehrt sich seit Jahren gegen kosten deckende Tarife im öffentlichen Verkehr; Jahr für Jahr heissen Sie steigende Defizite der SBB gut. Von dieser Seite her ist also kein Beitrag an die 40 Milliarden Franken der Neat zu erwarten. Die Fertigstellung des Autobahnnetzes – das wurde vom Volk beschlossen, das wissen Sie – wird ebenfalls Milliarden kosten, die allerdings ausschliesslich vom privaten Strassenverkehr aufgebracht werden.

Herr Bundesrat, meine Damen und Herren, ich frage Sie: Woher sollen denn die finanziellen Mittel für eine 40 Milliarden Franken kostende Neat kommen, wenn auch dem Volkswillen nach Vollendung des Nationalstrassennetzes nachzukommen ist und die Kosten der Neat zu 25 Prozent aus den Treibstoffzollerträgen gedeckt werden sollen?

Ich stelle deshalb den Antrag, die Neat-Botschaft an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, bei der EG vorstellig zu werden und eine mindestens 25prozentige Beteiligung an den Baukosten zu erreichen. Wenn es dann 30 Prozent sind – wie Herr Ruf verlangt –, um so besser. Meiner Ansicht nach soll der Bundesrat, bevor die Treibstoffkasse geplündert wird und der Schweizer Steuerzahler bis zum Geknietmehr belastet wird, von der EG einen Kostenbeitrag verlangen. Diese Gespräche mit der EG, Herr Bundesrat, hätten einen nicht zu unterschätzenden Vorteil: Die EG verlangt ja von uns einen Tran-

sitkorridor. Verhandlungen würden den Vorteil bieten, dass die EG jetzt Farbe bekennen müsste, ob dieser Bahnkorridor von ihr akzeptiert und finanziell auch mitgetragen wird oder ob sie weiterhin fast ausschliesslich dem Strassentransit den Vorzug gibt. Wäre das zweite der Fall, dann, Herr Bundesrat, müsste die Neat wegen zu hohen Kosten und zu geringem Nutzen klar abgelehnt werden.

Wir sind bereit, der EG die nötige Infrastruktur anzubieten. Im Gegenzug ist es zumutbar, dass die EG einen finanziellen Beitrag an jenes Werk leistet, welches in erster Linie ihren Interessen dient.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Rückweisungsantrag wie übrigens auch jenem von Herrn Kollege Giger zuzustimmen.

Bircher Silvio: Für die SP-Fraktion bedeutet die Alpentransitvorlage zweierlei:

Einmal stellt sie für uns einen Beitrag an die Lösung der europäischen Verkehrsprobleme dar, und zwar auf eine möglichst umweltgerechte Art. Die Vorlage sollte aber auch unserem schweizerischen Verkehrssystem einen Nutzen bringen und ebenfalls auf möglichst umweltschonende Art gebaut werden. Europäisch ist die Ausgangslage bekannt, wir alle – in Nuancen allerdings – wollen die Verknüpfung mit Europa. Wir wissen aber auch, dass der Chefunterhändler der EG betont, dass es kein EWR-Abkommen und erst recht keinen EG-Beitritt gibt ohne einen Transitvertrag mit der Schweiz. Umgekehrt dürfen wir der Neat-Vorlage nur dann zustimmen, wenn der Transitvertrag mit der EG geregelt ist, denn unser Beitrag an Europa kann sich mit der Neat sehen lassen. Wir werden eine Bahnkapazität von 3 bis 4 Millionen Lastwagenfahrten bereitstellen. Wir werden aber auch die beiden Nachbarstaaten Oesterreich und Frankreich von einem Teil ihres heutigen Transitverkehrs auf der Strasse entlasten. Dieser Verkehr gilt heute als Umwegverkehr, und er könnte viel direkter durch die Schweiz fahren. Wenn wir diesen Schienentransitweg offerieren, helfen wir, rund um unser Land die Umweltbelastung abzubauen. Damit würde Energie eingespart, es würden aber auch weniger Schadstoffe emittiert. Offerieren wir diesen Transitweg auf der Schiene durch die Schweiz nicht, fährt der Verkehr einfach auf der Strasse weiter. Die Mobilität wird nicht etwa eingeschränkt, wie einzelne Personen vielleicht gutgläubig meinen, aber die Mobilität wird sich auf der Strasse weiterentwickeln, raumfressend, umweltschädlich und unfallträchtig. Und viele gar eines Tages – unter dem Druck der EG-Verkehrspolitik und unserer Verhandlungen mit der EG und um den EWR – die 28-Tonnen-Limite, die wir heute behaupten, dann hätten wir den Transitverkehr gleichwohl, dann aber auf der Strasse, und dann übe er einen entsprechenden Druck auf den Ausbau des Strassentransitnetzes aus, der in viel kürzerer Zeit möglich wäre. Die Neat wäre schliesslich, europäisch gesehen, zusammen mit dem britisch/französischen Kanalprojekt, das ja ebenfalls auf der Schiene konstruiert wird, eine Pioniertat. Das bedeutet die Initialzündung für den kombinierten Verkehr quer durch Europa.

Ich habe aber eingangs gesagt, die Neat müsse auch unserem schweizerischen Verkehrssystem Nutzen bringen und müsse möglichst umweltschonend ausfallen. Diese Wirkung erzielen wir mit der Realisierung der beiden Basistunnels statt nur einer Superachse. Im Sinne einer Netzlösung können sowohl der Güter- wie der Personenverkehr dezentralisiert werden, und Kapazitätsengpässe, die es immer geben wird, können besser eliminiert werden. Keine Region soll und kann den ganzen Transitverkehr allein tragen. Dadurch auch müssen die Zufahrtsstrecken weniger ausgebaut werden. Wir lehnen deshalb die Streichungsanträge für die Lötschbergvariante ab, denn dieser Streichungsantrag verkennt auch die Einbindung des Lötschbergs in das System von «Bahn 2000». Sie unterschlägt aber auch die Zufahrtswirkung des Lötschbergs zum Simplon, der immer noch nicht voll ausgelastet ist, und sie vergisst auch die Ersatzfunktion des Lötschbergs für einen Strassentunnel. Stichwort Rawil-Ersatz.

Genauso ungeschickt sind unseres Erachtens auch die Rückweisungsanträge. Ich beschränke mich, weil ich anderswo dazu Stellung nehme, kurz auf die Rückweisung wegen der Splügenvariante: Die Splügenvariante wäre baulich und be-

trieblich komplizierter. Mit Italien müsste ein neuer Staatsvertrag abgeschlossen werden, wir bräuchten eine viel längere Bauzeit. Auch gesamt-europäisch gesehen gibt es einen Sinn, neben dem Brenner den Gotthard quasi als Durchfahrtstransitachse durch die Zentralalpen zu bauen und für das westliche Zentralalpenmassiv eine zweite Achse – neben dem Mont Cenis – mit dem Lötschberg-Simplon bereitzustellen. Die Netzlösung ergibt aber auch innerschweizerisch dank verkürzten Reisezeiten echte Umlagerungschancen. Ich erinnere nur an zwei Beispiele: Zürich–Bellinzona 1 Stunde Verkürzung der Reisezeit, Basel–Brig mehr als 1 Stunde Verkürzung. Damit besteht die Chance der Umlagerung auch für den Reiseverkehr.

Aber unsere Erwartungen gehen weiter. Wir möchten zusammen mit der betroffenen Bevölkerung entlang der Strassenrouten den gesamten heutigen Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen. Zu erinnern ist hier an die 81-prozentige Zustimmung des Urnervolkes zu einer Ständesinitiative am 2. März, die genau diese Absicht deutlich gemacht hat. Zu erinnern ist aber auch an unseren Vorschlag und unsere gleichzeitige Absicht, auf den weiteren Ausbau der Strassentransitwege entlang des Gotthards und entlang der San-Bernardino-Route zu verzichten.

Mit diesen beiden Minderheitsanträgen wollen wir die Umweltbelastung senken, wie es auch ein anderer Antrag als Ziel festhält. Aber wir zeigen konkret den Weg dazu auf. Eine Rückweisung, ohne konkrete flankierende Massnahmen vorzuschlagen – wie es der Rückweisungsantrag der grünen Fraktion macht –, scheint uns nicht sinnvoll, denn es würde nur Zeit verlorengehen. Die flankierenden Massnahmen, die zu ergreifen wären, kennen wir, über sie können wir mit diesen Bundesbeschlüssen hier und jetzt und heute abstimmen. Mit dem Zwang zur Umlagerung wollen wir aber auch erreichen, dass die Neat rentiert. Sie sollte voll ausgelastet werden. Wenn nicht, dann laufen wir Gefahr, dass der Alpentransit zu einem Milliardenpoker mit unabsehbaren Folgen wird.

Ebenso wichtig wie diese flankierenden Massnahmen ist der SP-Fraktion beim Bau die Rücksicht auf Menschen und Landschaft. Deshalb müssen wir den Kantonen und den Regionen dort entgegenkommen, wo schonungsvollere Varianten möglich und angezeigt sind. Wir sagen ja zur Erweiterung der Planungsräume im Norden und Süden der beiden Basistunnels, wir sagen aber insbesondere auch ja zum Antrag Züger, welcher Verbesserungen beim Gotthard-Nordportal für die Reusebene fordert.

Wir sagen ja zum Walliser Antrag für raumschonendere Lösungen im Rhonetal für den Lötschberg-Süd-Basisausgang.

Im Kanton Tessin begrüssen wir die Entflechtung des Verkehrs in Richtung Luino, Novara und Genua, damit auch dort ein möglicher Kapazitätsengpass behoben werden kann und der grösstmögliche Nutzen für das ganze Tessin für den Regionalverkehr entsteht.

Uns liegt – das zum Schluss – ein Kredit in Milliardenhöhe vor, den wir zugunsten Europas, zugunsten aber auch der Erneuerung eines Teils der Schienen-Infrastruktur der Schweiz sprechen. Das ist sicher kein Pappenstiel, und der Kredit mag hoch erscheinen. Vergessen wir dabei aber nicht: Wir haben allein in das Nationalstrassennetz bisher 30 Milliarden Franken investiert. Für die Neat investieren wir zwar etwas spät, dafür aber sicher langfristig sinnvoll.

Die SP stimmt der Neat mit den beantragten Änderungen zu.

M. Béguellin: Le groupe socialiste approuve le principe des nouvelles transversales alpines et il vous invite à entrer en matière.

Quelques remarques: premièrement, la place des nouvelles transversales alpines dans le dossier européen. Les nouvelles transversales sont un élément essentiel des rapports futurs entre la Suisse et la Communauté européenne. Dans le schéma directeur européen du 30 décembre 1990, les deux axes Bâle–Lötschberg–Milan et Bâle–Gotthard–Milan sont définis comme axes prioritaires. La Suisse a décidé de les prendre intégralement à sa charge. Bien sûr, nous avons nous aussi une part interne d'intérêts dans la réalisation de ces lignes, par exemple l'amélioration des liaisons avec le Tessin et

le Valais. Mais, sans la dimension européenne, jamais le projet n'aurait connu une telle ampleur. Nous allons donc accomplir librement une prestation considérable pour l'Europe. Est-il indécemment d'évoquer une contre-prestation de l'Europe en faveur de la Suisse? C'est une question de haute politique qui peut montrer concrètement à la Communauté européenne toute la différence qu'il y a entre la Suède et la Suisse par exemple. Cet aspect prestation, contre-prestation, à l'égard de l'Europe, revêt une importance fondamentale par les temps qui courent. Nous tenons à le rappeler.

Deuxième remarque: la Suisse et le réseau européen à grande vitesse. Une nouvelle Europe ferroviaire est en train de se constituer autour de trois réseaux partiellement compatibles entre eux: le réseau classique, le réseau à grande vitesse – 300 km à l'heure et plus – et le réseau du trafic combiné. Pour les réseaux classiques et de trafic combiné, la Suisse participe sans restriction. En revanche, pour le réseau à grande vitesse, la Suisse sera contournée, sauf pour l'axe Bâle–Milan. Il faut oser le dire et l'admettre. C'est un fait. La Suisse ne veut pas des grandes vitesses de 300 km à l'heure sur son sol. Elle a choisi RAIL 2000, concept où la vitesse ne vient qu'en troisième position, après la densité de la desserte et le jeu des correspondances. Ainsi, à part Bâle–Milan, la Suisse ne peut pas espérer du trafic de transit voyageurs européen à haute performance. Il reste alors la possibilité de raccorder le réseau RAIL 2000 au réseau rapide européen. Pour le moment, deux lignes nouvelles sont envisagées pour raccorder notre pays, l'une à Genève par le Mâcon–Genève avec son ouverture vers la Méditerranée et Paris, l'autre à Bâle par le TGV Rhin–Rhône, ouverture vers Paris également et l'Atlantique. Ces deux lignes nouvelles, le TGV Rhin–Rhône en particulier, revêtent une importance fondamentale pour relier nos pays aux métropoles européennes; il ne faut pas l'oublier: pour nos grandes villes, Zurich, Lucerne, Berne, Lausanne en plus de Bâle et Genève, des liaisons TGV directes représenteront des cartes de visite économique-touristiques qui seront essentielles dans dix ans. Or, pour les raccordements par Genève et par Bâle le pouvoir de décision est à Paris. Mais cela ne signifie pas que la Suisse soit condamnée à attendre le bon vouloir français. Elle peut manifester très concrètement son intérêt. Elle a su le faire, par exemple, pour le Mâcon–Genève, elle doit le faire aussi, avec la même vigueur, pour le TGV Rhin–Rhône, d'autant plus que l'intérêt commun Suisse allemandique et Suisse romande est éclatant. En outre, à part le raccordement par les lignes nouvelles à Genève et à Bâle, il faut valoriser les liaisons TGV par les lignes classiques existantes Dijon–Lausanne et Dijon–Neuchâtel–Berne. Les sept cantons de Suisse occidentale soutiennent unanimement cette conception d'ensemble. Ceux-ci attendent – avec nous – du Département des transports en général et de M. Ogi, conseiller fédéral, en particulier – il s'investit d'ailleurs beaucoup en la matière – un engagement renouvelé pour faire valoir, avec les moyens convainquants adéquats et en exploitant toutes les convergences d'intérêts franco-suisse, la volonté de notre pays d'être raccordé le mieux possible au réseau TGV et surtout dans les meilleurs délais possibles. L'enjeu est là: pour notre pays, être raccordé dans sept ou dans vingt ans, ce n'est pas la même chose. Dans le premier cas, nous serons au même niveau d'accès que les autres Européens; dans le second cas, nous serons ramenés au niveau de la province semi-oubliée.

A propos de l'axe du Loetschberg, la durée de réalisation des transversales alpines joue un rôle fondamental pour la crédibilité de la politique suisse à l'égard de l'Europe. Or, avec l'aménagement de RAIL 2000 de Bâle à Berne plus un tunnel de base du Loetschberg d'environ 30 kilomètres, la Suisse peut offrir à l'Europe la première nouvelle transversale alpine du continent à l'horizon 2003/2004. Ce délai est impératif. Par comparaison, l'axe du Gothard ne pourra offrir la même performance que le Loetschberg que lorsqu'il sera complètement achevé avec ses 80 à 90 kilomètres de longueur cumulée de tunnels. Pour le Loetschberg, il s'agit donc de valoriser toutes les chances de réaliser le projet avant 2003/2004. Ce n'est pas qu'un problème technique de longueur de tunnel. L'acceptation du projet par les régions touchées est certainement l'élément le plus déterminant pour le respect des délais. Dans les

cantons d'Uri, dans l'Oberland bernois, dans la partie de la vallée du Rhône précédant Brigue, il faut impérativement laisser aux techniciens la possibilité de dégager les solutions les plus raisonnablement acceptables par les populations. Pour nous, c'est le critère No 1: si un projet soulève l'hostilité d'une région, il n'a aucune chance d'être réalisé dans les délais.

Enfin, dernière remarque liée à l'acceptation du projet par le peuple: le trafic régional. Par définition, le trafic régional n'est pas mentionné dans le message. Pourtant, il jouera un rôle indirect dans l'acceptation du projet par le peuple. En effet, des mesures restrictives sont déjà envisagées maintenant au niveau des CFF et au niveau des compagnies privées et on sent monter des inquiétudes dans la population. Il faut respecter les promesses faites par Rail 2000, c'est une condition fondamentale.

En conclusion, la Commission des nouvelles transversales a travaillé d'une manière constructive, dans un excellent esprit de collaboration avec le département, et cet esprit constructif est exigeant. J'espère que le débat au plénum se poursuivra dans le même esprit. Mais nous devons voir plus loin. Il faudra que nous donnions du souffle au projet qui nécessitera un engagement sans faille et pour longtemps. Il doit cristalliser une volonté nationale, il doit montrer que nous avons encore envie de faire quelque chose ensemble, nous les Suisses.

Dans cet esprit, je vous invite à entrer en matière et à creuser, pour commencer, le dossier.

Kühne: Ich möchte zuerst meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin seit dem 1. Januar 1991 Mitglied des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen. Das hat aber keinen Einfluss auf meine Meinungsbildung zur Alpentransitvorlage. 1984 habe ich an diesem Pult schon einen sofortigen Entscheid gefordert und mich damals gegen den Bundesrat und seinen Bericht über eine weitere Eisenbahn-Alpentransversale gestellt. Der Bericht der Bundesrates war nämlich kein Bericht für den Entscheid über eine weitere Eisenbahn-Transversale, sondern nur für dessen Verschiebung. Seither haben sich die CVP-Fraktion und die Partei wiederholt in Schriften und Aussagen für einen baldigen Entscheid und eine baldige Verwirklichung dieses Vorhabens ausgesprochen.

Noch eine Interessenoffenlegung: Ich bin auch Automobilist und bezahle Treibstoffzölle und habe nichts dagegen, dass diese im vorgesehenen Ausmass mit für die Finanzierung dieses Projektes beigezogen werden.

Die CVP-Fraktion wertet die Alpentransitvorlage als sehr bedeutendes Vorhaben in finanzieller und politischer Hinsicht. Wir investieren für Europa – das ist eine Aussage von Bundesrat Ogi –, aber nach unserer Ueberzeugung auch zum Nutzen der Schweiz. Der Bau neuer, leistungsfähiger Eisenbahnverbindungen durch die Alpen ermöglicht der Schweiz die Erfüllung ihrer Aufgaben im europäischen Transitverkehr ohne schwere Beeinträchtigungen, wie sie mit einer Strassenlösung verbunden wären. Brenner- und Inntalverhältnisse werden damit unseren Alpentälern erspart. Zudem erreichen wir eine bedeutende Verbesserung der Bahnverbindungen mit dem Tessin, mit Italien und via Lötschberg auch mit dem oberen und mittleren Wallis.

1985 haben wir in diesem Rat im Zusammenhang mit dem Beschluss zum Konzept «Bahn 2000» einer Motion mit dem Titel «Alpentransversale» zugestimmt und haben damals den Bundesrat eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpentransversale unter Einbezug der Ypsilon-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. Im Anschluss an diese befinden wir uns schon, aber nicht unmittelbar. Mittlerweile sind wieder etwas mehr als fünf Jahre ins Land gezogen. Der geistige Vater dieser Motion war der damalige Nationalrat Flavio Cotti, und genau dieser Vorstoss hat natürlich die Verbindung des Kantons Tessin mit der deutschen Schweiz zum Ziel gehabt, und wir haben damals ganz klar ausgesagt, dass «Bahn 2000» im Tessin erst mit der Basisverbindung am Gothard Einzug halten wird. Uebrigens hat das Tessin in der Folge «Bahn 2000» sehr eindeutig zugestimmt.

Die Vorlage des Bundesrates entspricht den Vorstellungen der CVP-Fraktion. Wir finden darin vieles verwicklicht, was wir schon seit Jahren postulieren. Regional sind naturgemäss nicht alle Wunschvorstellungen jedes einzelnen von uns berücksichtigt. Das ist auch nicht möglich, das gebe ich offen zu. Leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für einen europäischen Wirtschaftsraum. Vor allem bei der Nord-Süd-Verbindung spielen die Schweiz und Oesterreich eine zentrale Rolle. Auf die Dauer können wir uns nicht darauf verlassen, dass der Verkehr über den Brenner umgeleitet wird.

Ich finde es etwas fragwürdig, wenn wir heute argumentieren, dass wir bei der Uebernahme eines Teils dieses Umwegverkehrs von den Oesterreichern eine ganz besondere heroische Leistung erbringen. Die Schweiz verfügt wohl über einen hohen Bahntransitanteil; unsere guten Alpenbahnen genügen aber gerade noch notdürftig für die Uebergangszeit. Möglichst bald muss eine Lösung bereitgestellt werden, welche bezüglich Leistungsfähigkeit den kommenden Anforderungen genügen wird. Das kommt parallel zum Ausbau unseres Binnennetzes dazu. Wir stehen vor grossen Herausforderungen. Wir büssen gewissermassen hier für die Unterlassungssünden bei der rechtzeitigen Inangriffnahme der Investitionen. Wenn wir gute Beziehungen zu unseren Nachbarn im Norden und im Süden haben wollen, müssen wir die Transitfrage und damit bei der Verwirklichung ihre Bedürfnisse wenigstens soweit berücksichtigen, wie das für uns zumutbar ist. Das wird sich als Schlüssel zur Europafrage erweisen. Die schweizerische Lösung steht unter dem Motto: «Für Transitgüter die Bahn.» Wir setzen auf den kombinierten Verkehr, und wir wollen diesen zu konkurrenzfähigen Bedingungen anbieten, und zwar nicht nur in finanzieller, sondern auch in zeitlicher und qualitativer Hinsicht. Dafür setzen wir uns für die Beibehaltung tieferer schweizerischer Gewichtslimiten und der übrigen bestehenden Restriktionen auf der Strasse ein. Die CVP-Fraktion befürwortet die Finanzierung der eigenen Infrastrukturausbauten auf schweizerischem Gebiet und erwartet von den Nachbarstaaten die Bereitstellung der notwendigen Vorkehrungen auf ihrem Territorium. Der Bundesrat hat einer Lösung mit zwei Basistunneln den Vorzug gegeben und ist damit unserer Linie in der Vernehmlassung gefolgt. Mit der Verteilung auf Gotthard und Lötschberg-Simplon entsteht eine Netzwirkung. Zu- und Wegfahrt ist auf viel mehr Strecken möglich. Damit müssen nicht gleich mit der Eröffnung der Basistunnel neue Hochleistungszufahrten bereitstehen. Nutzen und Lasten werden ebenfalls verteilt. Sie werden sehen, dass in Kürze mehr von den Lasten als von den Nutzen in regionaler Hinsicht gesprochen werden wird. Es konzentriert sich nicht der gesamte Verkehr auf den schmalen und verletzlichen Korridor Schwyz-Uri-Tessin. Wir erwarten zudem, dass der Lötschberg-Basistunnel kurz nach der Jahrtausendwende dem Verkehr zur Verfügung steht. Das ist ein gewichtiges Argument, soll doch die Geduld unserer Nachbarn nicht zu sehr strapaziert werden.

Die Netzvariante erlaubt eine weitgehende Verknüpfung mit den europäischen Hochleistungsbahnen. Ich verweise auf die Ausführungen unseres Kollegen Béguelin. Die Idee des Einbezugs mehrerer Linien brachte ursprünglich Ständerat Cavelti ins Gespräch. Der Bundesrat hat aber genau für die Ostschweiz und für Graubünden noch keine Lösung bereit. Der Einbezug der Ostschweiz soll mit einer Zusatzbotschaft, welche noch diesen Sommer vorliegen wird, geregelt werden. Dabei geht es um zwei Hauptfragen: Einerseits geht es um einen eigentlichen Anschluss an die Gotthardlinie als kurze Neubaustrecke, andererseits muss das bestehende Netz durch verschiedene Ausbauten eine Leistungssteigerung erfahren. Die Ausbauten können mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens aus der Ostschweiz und aus dem süddeutschen Raum schrittweise erfolgen. Die eigentliche Verbindung als Neubaustrecke ist aber referendumpflichtig. Dieses Vorhaben ist in den Beschluss A einzubauen.

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zum Minderheitsantrag II bei Artikel 6. Das Vorhaben ist somit gleichzeitig mit der Gotthard- und Lötschberglinie vom Volk zu entscheiden. Das ist nicht nur die Meinung der Ostschweizer Parlamentarier, sondern auch der ostschweizerischen Regierungen.

Die Kommissionsberatungen haben klar gezeigt, dass der Wahl optimaler Linienführungen grosse Bedeutung zukommt: Hier stehen wir vor dem Zielkonflikt, dass verlängerte Tunnel von den Anwohnern meistens begrüsst werden, aber in der Regel längere Bauzeiten, sicher höhere Baukosten und vermehrten Energieaufwand beim Betrieb nach sich ziehen, also eine Kehrseite der Medaille, die nicht nur positiv ist. Die Kommission hat zu erkennen gegeben, dass umweltfreundliche Linienführungen zu suchen sind und dass dafür Mehrkosten in verantwortbarem Ausmass in Kauf genommen werden müssen.

Mit der Verfeinerung der Projekte hat die definitive Festlegung zu erfolgen. Die Definition von Räumen soll den notwendigen Spielraum sicherstellen. Das grösste Problem wird die Akzeptanz in den betroffenen Gebieten sein. Andererseits haben wir Gebiete, die insofern betroffen sind, als ihre Anliegen mit der Vorlage nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden können. Das ist der Fall beim Kanton Graubünden: In Artikel 6 haben wir eingefügt, dass der Bund den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung trägt. Wir erwarten, dass dieses Bekenntnis zum Nennwert genommen wird und nicht ein vages Versprechen bleibt. Ich möchte darauf hinweisen, dass man genau in dieser Region sehr sensibel auf Versprechen reagiert.

Beim Anschluss im Kanton Wallis ist die Mehrheit der CVP-Fraktion der Auffassung, dass für eine verbesserte Lösung auch gewisse Mehraufwendungen gerechtfertigt sind. Wir bieten Hand für entsprechende Anstrengungen und sind der Ansicht, dass das durch den Verzicht auf eine entsprechende Einsparungenflut honoriert wird. Kürzere Erledigungsfristen würden sich positiv auf den Zeitbedarf und auf den Bau auswirken. Wir sind davon überzeugt, dass die Gesamtrechnung dabei positiv abschliessen wird.

Das Alpen transitprojekt wird grosse Kosten verursachen. Eine Rentabilität wird erst nach langer Zeit eintreten. Die entsprechenden Berechnungen sind mit Unsicherheiten behaftet. Das ist bei einem Zeithorizont von 25 bis 50 Jahren gar nicht anders möglich. Trotzdem sagen wir ja zum Vorhaben: Jede andere Lösung kommt unser Land bei einer Gesamtbetrachtung sicher teurer zu stehen. Die gewählte Finanzierungsform, Darlehen des Bundes und der Treibstoffzollkasse, wird eine sparsame Verwendung der Mittel bewirken. Die Treibstoffzollkasse wird vor allem auch beim Betrieb im Sinne der Entlastung der Strasse zum Zuge kommen.

Nachdem nun auch die LdU-Initiative abgelehnt ist, haben wir auf diesem Gebiet klare Fronten. Wir kommen zur Feststellung, dass mit der Wahl des Schienenmodelles generell die umweltverträgliche Lösung zum Zuge kommt. Die Schweiz liegt mitten in Europa. Wir sind mit den Nachbarländern wirtschaftlich eng verbunden. Das ist ein Geben und Nehmen. Zum Geben gehört die Uebernahme unserer Transitaufgaben. Wer diese Lösung ablehnt oder verzögert, trägt zum mindesten dazu bei, dass der Druck auf die Öffnung eines Strassen transitkorridors erhöht wird.

Wir sind für Eintreten und gegen Rückweisung.

Zwygart: Auch in der LdU/EVP-Fraktion haben wir lange über die Alpen transitvorlage diskutiert. Wir sind dabei nicht in Jubel ausgebrochen, aber wir sind trotzdem für Eintreten und möchten keinem der Rückweisungsanträge zustimmen. In unserer Fraktion sind wir aber andererseits nicht einheitlicher Meinung in bezug auf die Linienwahl. Kollege Walter Biel wird Ihnen erläutern, warum ein Teil unserer Fraktion der Ansicht ist, dass die Lötschberglinie nicht gebaut werden soll.

Zum Grundsätzlichen: Ein kurzer Blick auf die Europakarte zeigt uns, dass wir gegenüber den wachsenden Verkehrsströmen zwischen Zentren nördlich und südlich des Alpenwalls aktiv bleiben müssen, um das Faustpfand von Sonderregelungen behalten zu können.

Falls wir zu lange zuwarten, werden andere über uns bestimmen. Dann wird der Druck der Strasse so gross, dass das Sonntags- und Nachtfahrverbot und die 28-Tonnen-Limite wertlos werden. Es ist besser, zu agieren, als sich hinterher in den Haaren zu kratzen.

Es ist eine Tatsache, dass wir neue Verkehrsrouten von dieser Grössenordnung nicht vorab für uns bauen müssen. Es sind unsere Lage in Europa und die Völkergemeinschaft auf unserem Kontinent, die uns zum Handeln veranlassen.

Wir sind mitten in Europa – auf der einen Seite Frankreich, auf der andern Seite Oesterreich –; es nützt also nichts, wegzuschauen und die Ohren zuzuhalten: Das Problem besteht. Jetzt sind wir noch einigermaßen frei, zu wählen, ob wir weiter in Strassen und Strassentunnels investieren wollen oder ob der umweltfreundliche Schienenweg ausgebaut werden soll. Wir sind scheinbar auch noch frei, zu sagen, der Verkehr solle die Schweiz umgehen. Aber das ist auch keine Lösung. Wer in der heutigen Situation nicht handelt, der wird in kurzer Zeit zum Handeln gezwungen, oder es wird über ihn verfügt. Die Schweiz hat also eine Scharnierfunktion im Verkehrsbereich. Es ist aber nicht nur eine Frage des Nord-Süd-Verkehrs, sondern auch des Verkehrs vom Nordosten in den Südwesten, vom Süden in den Nordwesten von Europa.

Wenn die Schweiz die Scharnierfunktion ausüben will, darf sie nicht nur an Deutschland – oder sogar nur an den Grossraum München – und auf der andern Seite nur ans Gebiet von Mailand denken. Nein, es gibt auch das westliche Europa und durch den Kanaltunnel verbunden auch Grossbritannien und die dazwischenliegenden Gebiete.

Die Sachlage spricht für die vom Bundesrat und der Kommission vorgeschlagene Netzvariante. Wir als Schweizer sind gewohnt, auf Regionen und ihre Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Wenn wir der Scharnierfunktion gerecht werden sollen, dürfen wir die Grossregionen im Westen von Europa – darin eingeschlossen auch unsere Westschweiz – nicht vergessen. Kollege Béguelin hat diesbezüglich ausführliche Erläuterungen gemacht.

Der Lötschberg- und nicht nur der Gotthard-Basistunnel hat somit auch seine Funktion. Dazu sind die innerschweizerischen Vorteile dieser Verkehrsverbindungen nicht zu vergessen. Es braucht ein Miteinander. Wenn wir unsere Verkehrsträger auf der Schiene weiter tragfähig erhalten wollen, braucht es auch die Vernetzung auf dieser Basis.

Alle Wenn und Aber über zwei oder eine Röhre, über Anschluss der Ostschweiz oder gar Graubündens sind müssig, wenn es nicht gelingt, die Güter und die Leute auf die Schiene zu bringen. Da wir das bestehende Strassennetz als Feinverteiler nicht weiterausbauen können, braucht es die Umlagerung von Gütern und Personen auf die Schiene. Eisenbahn-Alpentransversalen sollen an sich attraktiv sein. Durch geringere Scheitelhöhe können Fahrzeiten auch bei den heutigen Geschwindigkeiten um Stunden verkürzt werden. Das allein genügt nicht; die flankierenden Massnahmen sind deshalb zwingend.

Von den 70 Millionen Tonnen Waren im Nord-Süd-Verkehr über die Alpen haben Oesterreich und die Schweiz je rund ein Drittel übernommen. Die Schweiz nimmt in bezug auf die mit der Eisenbahn beförderten Güter eine Spitzenstellung ein. 1989 wurden 18,8 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene gegenüber rund 4 Millionen Tonnen auf der Strasse durch die Schweiz geführt. Bei den Nachbarn Oesterreich und Frankreich ist das Verhältnis Strasse/Schiene beim Güterverkehr fast umgekehrt. Das ist der Beweis, dass die Umleitung auf die Schiene kein Hirngespinnst ist. Aber im Hinblick auf die neuen Bahnkapazitäten braucht es den Druck von flankierenden Massnahmen.

Wir fordern den Bundesrat auf, Phantasie zu entwickeln und alle Möglichkeiten auszuschöpfen. Wir anerkennen die steten Bemühungen unseres Verkehrsministers, auf Kollegen aus Flachländern mit Helikopterflügen – sofern sie sie vertragen – Einfluss auszuüben. Das Ringen um Regierungsabkommen muss aber weitergehen. Andere Länder haben im Reisezugverkehr mit ihren Hochgeschwindigkeitszügen auch Prestigeleistungen vollbracht. Wir Schweizer brauchen nicht hintanzustehen.

Im Hinblick auf die kommenden Grossbaustellen und die später bleibenden Bahnlinien brauchen wir eine Planung, welche die Umwelt schont. Mit Maximalforderungen, auch gerade aus Umweltschutzkreisen, können wir die Vorlage zu Fall bringen. Aber gerade aus Umweltschutzgründen brauchen wir die Er-

weiterung unseres Eisenbahnnetzes und die entsprechenden Kapazitäten.

Deshalb begrüssen wir diese Vorlage und stimmen für Eintreten.

Biel: Angesichts der Flut von Vorschlägen, Anträgen, Projekten, die wir täglich auf dem Pult vorfinden, ist es wichtig, sich wieder einmal zu fragen, worum es eigentlich geht.

Unser verkehrspolitischer Beitrag in Europa besteht darin, eine leistungsfähige Alpentransversale zu bauen, und zwar in einer umweltverträglichen Form. Was tun wir aber? Wir schlagen ein Netz von neuen Linien vor, wobei man an alle Regionen Geschenke verteilt – jeder Region einen Happen von einer Alpentransversale.

Wir haben nicht nur die Gotthardlinie, wir haben die Lötschberglinie, wir machen Versprechungen an die Ostschweiz, wir machen Versprechungen für einen Anschluss der Westschweiz ans TGV-Netz und haben noch ein Pfund an Zusatzwünschen auf dem Tisch. Wir werden dann im Detail noch davon hören. Wie ist nun das alles zu beurteilen?

Erstens einmal verkehrspolitisch: Aus rein binnenwirtschaftlichen Gründen würden wir wahrscheinlich keine Neue Eisenbahn-Alpentransversale brauchen. Wir brauchen sie aus internationalen Gründen, aber da brauchen wir nur eine, nämlich die leistungsfähigste. Das ist die Gotthardlinie. Auf den Lötschberg können wir ohne weiteres verzichten. Den haben wir mit über 800 Millionen Franken bereits jetzt auf Doppelspur ausgebaut und diese noch nicht einmal ausgenützt. Sie werden in der Detailberatung einiges darüber hören, wie das wirtschaftlich zu begründen oder zu beurteilen sei. Der Bundesrat hält selbst in seiner Botschaft fest, dass höchstens die Gotthardlinie – und auch die nur knapp – rentabel sein wird, alle anderen Linien nicht. Dennoch bauen wir mehrere.

Zur finanziellen Beurteilung – sie ist katastrophal! Der Bundesrat geht von einem Mittelwert von 10 Milliarden Franken aus, wir sind bereits bei 14 Milliarden, es werden dann 20 Milliarden sein, ungeachtet der Teuerung, die kommt dann auch noch, und es kostet alles noch Zinsen.

Wir haben ferner folgende Begehren: Ostschweiz 5 Milliarden Franken, aus dem Wallis über 2 Milliarden, am Gotthard weitere Milliarden, vom TGV-Anschluss wissen wir noch gar nicht, was der kosten wird; das sieht schlimm aus. Wir haben es bei der «Bahn 2000» erlebt, wir haben praktisch noch nichts gebaut, und die Kosten betragen schon 9 Milliarden. So wird es weitergehen.

Die ganze finanzpolitische Betrachtungsweise wird heute unter den Tisch gekehrt, weil alle glauben – wie es ein Kollege in der Kommission gesagt hat –, wenn dann einmal die Rechnung präsentiert wird, sind wir alle nicht mehr hier. So ist es natürlich. Wenn wir alles zusammenzählen, was heute im öffentlichen Verkehr geplant wird, wird das bis in 20 Jahren eine Summe von 50 Milliarden Franken geben. Das ist eine erhebliche Summe.

Einige Bemerkungen zur Finanzierung: Man will das alles über die Verschuldung machen. Hinter dem steckt natürlich ein Grundirrtum: Volkswirtschaftlich, realwirtschaftlich betrachtet bezahlen wir während dem Bau nämlich die Tunnel. Es werden Ressourcen abgezweigt, die wir in den Bau stecken und die uns für andere Dinge fehlen. Wir können höchstens später dann eine Einkommensumverteilung machen zugunsten derjenigen, die die Titel der Eidgenossenschaft halten – sofern sie dann noch etwas wert sind.

Nun hat sich der Bundesrat etwas ganz Geniales ausgedacht: Er greift auf die Treibstoffgelder zurück. Als wir ihm das mit einer sauberen, verfassungsmässigen Lösung offeriert haben, hat er das nicht gewollt. Jetzt greift man auf diese Treibstoffgelder, will sie aber zurückbezahlen: Ich frage mich, Herr Bundesrat: Wo liegt hier der Sinn? Die Mittel liegen ja nicht im Keller des Bundeshauses, sondern die Mittel werden für Tresoreriebedürfnisse heute schon benötigt. Wenn Sie nun Treibstoffgelder nehmen, müssen Sie einfach zusätzliche Mittel aufnehmen, um das zu finanzieren, wofür Sie bisher die Treibstoffgelder eingesetzt haben, die Sie nicht direkt für die Strassen brauchen. Sie haben damit also nichts gewonnen. Es sei denn, dass Sie eben damit rechnen, dass man das gar nie zurückbe-

zahlt. Wahrscheinlich aber halten Sie es auch mit Mark Twains Tom Sawyer, der einmal gelernt hatte, dass der sicherste Weg, etwas tun zu wollen und es dann zu tun, der ist, zu versprechen, es nicht zu tun. Sie versprechen nun, Sie würden die Treibstoffgelder nicht à fonds perdu verwenden, sondern nur anleihensweise.

Noch einige organisatorische Bemerkungen: Wir haben in der Kommission zumindest für Klarheit gesorgt, indem wir Ihnen einen Beratungstab vorgeschlagen haben, und zwar mit sauberer Arbeitsteilung und Verantwortungsteilung. Wir haben aber noch etwas Weiteres gemacht, wir haben einen Artikel 9 bis beschlossen und dort verlangt, dass Planung, Projektierung und Bau im Wettbewerb vergeben werden. Herr Bundesrat, nun die Frage an Sie: Was ist alles schon vergeben worden? Das dürften Sie uns sagen; oder müssen wir die entsprechenden Firmen rufen? Ich glaube, Sie sollten uns Klarheit darüber verschaffen, wieviel schon vergeben ist.

Zur Schlussbetrachtung: Wir müssen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale bauen, eine leistungsfähige, und das kann für mich nur die Gotthardlinie sein. Das, was uns hier vorliegt, ist ein gigantischer Selbstbedienungsladen, aber ohne Kasse am Ausgang. Dafür übernehme ich keine Mitverantwortung.

Thür: Die neue Alpentransversale wird landauf, landab als das Allerweltheilmittel für die Lösung unserer Verkehrsprobleme gepriesen. Die Neat sei ein wirksamer Beitrag zur langfristigen Bewältigung des alpenquerenden Transitverkehrs, heisst es in den offiziellen Verlautbarungen. Was ist von solchen Perspektiven zu halten? Bekanntlich hat sich die Verkehrsmenge in den letzten 25 Jahren vervierfacht, und sie soll sich laut Prognosen in den nächsten 30 Jahren gesamteuropäisch noch einmal verdoppeln. Für die Schweiz wird in diesem Zeitraum mit einer Versechsfachung gerechnet, Sie müssen sich das vorstellen. Der Bundesrat geht offensichtlich davon aus, dass die Schweiz die Transitbedürfnisse der EG-Staaten zu erfüllen hat, und dies für alle Zukunft und vollumfänglich, und die Frage nie zu stellen ist, wieviel Güterverkehr die Schweiz überhaupt noch bewältigen kann.

Die grüne Fraktion ist da fundamental anderer Auffassung: Wir bedauern es ausserordentlich, dass der Bundesrat die Entwicklung der Verkehrsmenge weiterhin als unveränderliches Naturereignis hinnehmen will. Wir fragen uns ernsthaft, ob wir uns mit dieser Vorlage tatsächlich an die langfristige Bewältigung des alpenquerenden Transitverkehrs heranmachen. Die Langfristigkeit der heute vorgeschlagenen Lösung besteht ja lediglich darin, dass Kapazitäten geschaffen werden, welche uns ermöglichen, das Wachstum der nächsten 30 Jahre zu bewältigen. Was geschieht dann, kommt dann das nächste Loch, bis die Alpen abgetragen sind?

Die grüne Fraktion ist der Ueberzeugung, dass der Bau einer neuen Eisenbahninfrastruktur unter ökologischen Gesichtspunkten nur im Rahmen einer umfassenden neuen Transportpolitik erfolgen darf. Dabei müsste klar sein, dass die Umweltbelastung in den Transitkorridoren nach der Inbetriebnahme kleiner, und zwar entscheidend kleiner, sein müsste als heute. Es müsste weiter klar sein, dass dieses Verkehrskonzept auf eine mittelfristige Stabilisierung des Verkehrsaufkommens hinzielt. Der Verkehrs-Club der Schweiz hat diesen Grundsatz in seiner Vernehmlassung 1988 klar formuliert. Wir stellen fest, dass die heutige Vorlage in diesen zentralen Punkten keinerlei Klärung bringt. Wir folgern daraus, dass es heute nicht darum geht, etwas für die Erhaltung unserer Umwelt zu tun, sondern darum, sich dem Verkehrsdiiktat der EG zu beugen.

Eine solche Verkehrspolitik kann die grüne Fraktion nicht mittragen.

Sie beantragt deshalb Rückweisung, wie das Frau Diener bereits ausführlich dargelegt hat. Diese Rückweisung ist um so eher gerechtfertigt, als der Bau und der Betrieb der Neat eine massive zusätzliche Umweltbelastung bringen, die nur zu verantworten ist, wenn mittelfristig das Verkehrsvolumen nicht weiter wächst. Ich erinnere Sie daran, dass neben den gewaltigen Landschafts Eingriffen und dem immensen Energieverbrauch beim Bau und Betrieb der Anlage so nebenbei elf schützenswerte Ortsbilder, die im schweizerischen Inventar aufgeführt sind, zerstört werden müssen.

Ist angesichts dieser Fakten die Neat aufgrund der heute zur Verfügung stehenden Kapazitäten überhaupt nötig? Heute bewältigen wir in der Schweiz auf Schiene und Strasse einen alpenquerenden Gütertransit von 14 Millionen Tonnen, 12 Millionen Tonnen davon auf der Schiene, den Rest auf der Strasse. Nach den Angaben der Botschaft liegen die Kapazitäten der doppelspurig ausgebauten Lötschberg-Simplon-Linie und der Gotthardbahn nach Realisierung der «Bahn 2000» unter den heutigen Verhältnissen des gemischten Personen- und Güterverkehrs bei rund 30 Millionen Tonnen. Eine weitere Entwicklung bis 37 Millionen Tonnen ist je nach Art und Mischungsverhältnis noch möglich. Das können Sie in der Botschaft nachlesen.

Wir verfügen also auf den Alpenlinien, sobald sie ausgebaut sein werden, über eine Kapazität, welche der dreifachen Menge der heute transportierten Güter entspricht. Die vorhandenen Kapazitäten ermöglichen somit eine horrend – wir meinen: ausreichende – Zuwachsrate.

Was bringt die Neat zusätzlich? In Zahlen ausgedrückt wird die Kapazität auf sagenhafte 70 Millionen Tonnen ansteigen. Zum Vergleich: In Oesterreich, Frankreich und in der Schweiz werden heute zusammen insgesamt nicht mehr als 68 Millionen Tonnen Güter im Transitverkehr bewältigt.

Wir würden also in 20 bis 30 Jahren die sechsfache Menge der heute durch unser Land transportierten Güter aufnehmen können und müssen. Wollen wir das wirklich? Das ist ein Zuwachs, den die grüne Fraktion nicht mehr akzeptieren kann. Die Neat wird uns aber auch in finanzieller Hinsicht ein Debakel bescheren; Herr Biel hat bereits darauf hingewiesen. In der Botschaft wird mit Kosten von rund zehn Milliarden Franken gerechnet. Nach den Beratungen der nationalrätlichen Kommission sind wir bereits bei 14 Milliarden Franken. Wenn Sie im Bundesamt für Verkehr herumhören, dann reden ehrliche und seriöse Rechner von 30 Milliarden Franken. Dabei sind die Zufahrtsstrecken noch gar nicht miteingerechnet. Vielleicht landen wir dereinst bei 30, 40 oder 50 Milliarden Franken. Wir haben ja in den letzten Jahrzehnten genügend Erfahrungen im Bohren teurer Löcher sammeln können. Kein Loch, das wir gebohrt haben, konnte mit den Kosten realisiert werden, die prognostiziert worden waren.

Ist dieses Loch wenigstens im Ansatz kostendeckend konzipiert? Auf Seite 52 der Botschaft können Sie nachlesen, wie die Rechnung aussieht. Bei angenommenen Investitionen von zehn Milliarden Franken liegt der Schwellenwert bei etwa 498 Zügen pro Tag, d. h., die Eigenwirtschaftlichkeit ist nur erreicht, wenn die dann zur Verfügung stehende Kapazität praktisch vollständig ausgeschöpft wird.

Das Aergerliche an der ganzen Sache ist, dass bei den zu erwartenden Kostenüberschreitungen diejenigen, die hier im Saal diese Vorlage beschlossen haben, nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden können.

Kann diese Vorlage überhaupt noch gerettet werden? Wir meinen, wenn Sie die Minderheitsanträge in den Artikeln 1 bis, 2 bis und 4 gutheissen würden – konkret geht es da um die flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung, die verbindliche Umlagerung des Gütertransits auf die Schiene, die verbindliche Festlegung, dass der Gütertransit die entstehenden Kosten zu tragen hat, den Verzicht auf die Gotthard-Stassenröhre und den Verzicht auf die Lötschberg-Basislinie –, dann hätte die grüne Fraktion, zwar zähneknirschend, die Möglichkeit, dieser Vorlage dennoch zuzustimmen.

M. Rebeaud: Je voudrais vous inviter à adopter pendant quelques minutes le point de vue de Sirius pour contempler la béante absurdité du projet auquel la Suisse entend collaborer en creusant ces deux trous dans les Alpes. Ce projet implique le doublement du trafic en 25 ans, dans la perspective d'une croissance ininterrompue et continue des transports de marchandises du nord au sud de l'Europe ainsi que des transports de personnes. C'est un projet qui heurte fondamentalement et radicalement les lois élémentaires de la biosphère et qui ne pourra aboutir qu'à une catastrophe. Que cette dernière nous frappe dans vingt ans ou dans cent ans, nous l'ignorons, mais elle nous tombera fatalement dessus si nous n'arrivons

pas à corriger cette perspective. Cette correction devra être révolutionnaire, mais elle sera d'autant moins brutale et douloureuse pour nous, c'est-à-dire pour la société tout entière, qu'elle interviendra rapidement.

Que cette catastrophe survienne sous la forme d'une invasion par le sud ou par l'est de populations que nous aurons affamées en exploitant leurs ressources, qu'elle intervienne du fait de notre incapacité à faire fonctionner nos machines faute de ressources disponibles pour fabriquer l'énergie qui leur est nécessaire, qu'elle soit précédée d'une catastrophe inattendue comme la fusion du cœur d'une centrale nucléaire suisse ou française, personne ne le sait, mais je regrette que dans sa réflexion, le Conseil fédéral n'ait absolument pas évoqué ces possibilités ni fait état de ces réalités. Nous faisons comme si le monde pouvait continuer à croire qu'il dispose de ressources illimitées.

Si cette nouvelle transversale ferroviaire est réalisée telle que la prévoit le message du Conseil fédéral, et dans le même esprit, nous créerons une situation où dans vingt ans nous devrions peut-être faire de la promotion pour pouvoir couvrir les frais de sa construction. J'ai été frappé par le langage utilisé à la page 50 de la version française du message, sous le chiffre 222.2 «Analyse du seuil de rentabilité». On nous dit que s'il y a 10 pour cent d'investissements en plus cela rendra «nécessaires» 18 trains supplémentaires par jour, et s'il y a 10 pour cent de frais d'exploitation supplémentaires ce sont 16 convois supplémentaires par jour qui seront «nécessaires». Si M. Friderici a raison dans le *Journal de Genève* de ce matin, si les frais ne sont pas augmentés de 10 pour cent mais de 400 pour cent, combien de trains supplémentaires faudrait-il faire rouler du nord au sud et du sud au nord de l'Europe pour éviter la faillite de l'entreprise?

L'absurdité même de ce genre de projection, quelle que soit la justesse des calculs de M. Friderici – je suppose que son ordinateur fonctionne aussi bien que n'importe lequel – devrait nous rendre extrêmement attentifs aux impossibilités à long terme d'un tel projet.

J'abandonne maintenant le point de vue de Sirius pour reconnaître que nous devons être réalistes à court terme et que les pressions qui s'exercent actuellement sur nous par nos voisins nous obligent à offrir quelque chose, ne serait-ce que pour éviter que lesdits voisins nous imposent de nouveaux trous routiers à travers les Alpes.

Mais nous sommes – et j'espère que tant les Américains que les autres Européens s'en apercevront assez tôt – une civilisation irresponsable, immature face aux moyens qu'elle manie. Cela me rappelle le slogan dont vous vous souvenez peut-être et qui avait fleuri sur les murs de quelques villes suisses au début des années 80, peint ou sprayé par les jeunes mécontents qui manifestaient: «Rasez les Alpes, on veut voir la mer!» Votre projet, Monsieur le Conseiller fédéral, ne vise pas littéralement à raser les Alpes – je me demande d'ailleurs où l'on mettrait tous ces cailloux – mais à rendre les Alpes insensibles et inexistantes pour le trafic ferroviaire, en fait à les raser virtuellement pour le train. On pourra passer sous les Alpes en train comme on traverse une plaine. C'est là un rêve d'adolescence, mais à l'adolescence on a le droit de vouloir éliminer toutes les frontières car on pense toujours que de l'autre côté ce sera mieux – comme l'herbe du pré du voisin.

Ce que nous préparons si nous n'adoptons pas des mesures correctrices révolutionnaires, c'est une catastrophe, certaine, à plus ou moins longue échéance. Si nous nous résignons à percer ces deux trous, plus quelques petits trous latéraux, nous devons absolument le faire de manière à ce que les conditions écologiques globales ne soient pas péjorées à la fin des travaux. Là se trouve la grande faiblesse de votre projet: vous nous proposez de faire le trou, et vous nous promettez, dans un avenir incertain, des mesures compensatoires (flankierende Massnahmen). Le président de la commission a eu le courage, pour ne pas dire le culot, de mettre en valeur les propositions annoncées hier à la presse par le Conseil fédéral, l'«écobonus». Monsieur Zbinden, je ne sais pas ce que vous en pensez, mais j'ai la certitude qu'il faudra très longtemps pour obtenir de ce Parlement qu'il en approuve le principe et, plus encore, la réalisation concrète.

Pour toutes ces raisons, avec le groupe écologiste, je soutiens la proposition de renvoi de Mme Diener. Un tel projet ne peut être acceptable que si des mesures d'accompagnement interviennent au moment précis où on en décide la réalisation et non pas sous forme d'un vœu pie dont nous savons qu'il a toutes les chances de ne pas se réaliser.

Bonny: Die freisinnige Fraktion beantragt Ihnen mit starker Mehrheit, auf die Neat-Vorlage einzutreten und die Rückweisanträge abzulehnen.

Vereinzelte Gegenstimmen bei uns waren nicht Ausdruck einer destruktiven Haltung, sondern vielmehr Zeichen der Enttäuschung – vor allem aus der Ostschweiz –, dass die Splügentunnelvariante keine Berücksichtigung gefunden hat. Ich möchte diese Haltung nicht gleichstellen mit der Argumentation der Grünen. Als ich vorhin Herrn Thür zuhörte, hatte ich den Eindruck, dass man mit solcher Argumentation in diesem Lande überhaupt nie mehr ein grosses Projekt zustande bringen kann.

Mit ihrer eindeutig positiven Stellungnahme anerkennt unsere Fraktion die überragende Bedeutung dieser Vorlage. Die Qualifikation «Jahrhundertwerk» ist zwar etwas hochgegriffen, wirkt bombastisch; aber wir müssen doch festhalten, dass es sich hier um das grösste Investitionsvorhaben handelt, das je in der Geschichte unseres Parlamentes verabschiedet worden ist.

Wir anerkennen auch das Tempo, das Herr Bundesrat Ogi mit seinen Mitarbeitern angeschlagen hat. Es unterscheidet sich wohltuend von der früheren Phase, wo sehr wertvolle Zeit verloren ging.

Was uns aber noch viel wichtiger scheint als der quantitative Aspekt, ist, dass wir mit dieser Vorlage die Verkehrspolitik des Landes auf Generationen hinaus prägen werden. Die Tragweite dieser Vorlage manifestiert sich auf verschiedenen Ebenen: Da ist einmal zuerst die finanzielle Ebene. Mit 14 Milliarden Franken ist die Vorlage ein gewaltiger Brocken, den wir ohne Not nicht durch Erfüllung von immer neuen Zusatzbegehren vergrössern sollten. Wir müssen uns im klaren sein – da gebe ich Herrn Biel recht –, dass wir uns hier an der Grenze des Verkraftbaren befinden. Es wäre allzu einfach, wenn wir den Schwarzen Peter in Sachen Finanzierung einfach den späteren Generationen zuschieben würden. Ich komme dann auf diesen Punkt noch zurück.

Die zweite Ebene ist die staatspolitische Dimension: Ihr messen wir Freisinnigen besondere Bedeutung bei. Die Neat ist eine wahre, eine echte Herausforderung für uns alle. Unser Land ist ja – ehrlich gesagt – in letzter Zeit alles andere als in Hochform. Wir spüren auch eine gewisse Führungskrise. Wir sind von vielen echten und zum Teil auch unechten Zweifeln geplagt. Wir müssen nun einmal gerade an dieser Vorlage beweisen, dass wir nach wie vor in der Lage sind, zukunftsweisende Grossprojekte zu bewältigen.

Die dritte Ebene ist die innenpolitische: Die Konzeption mit zwei Basistunneln strebt ein subtiles Gleichgewicht zwischen Nord- und Südschweiz, zwischen Mittelland und Westschweiz an. Zu kurz gekommen – das wollen wir ganz offen zugeben – sind die Ostschweiz und Graubünden.

Wir unterstützen daher die Bestrebungen, durch Ausbau von Anschlussstrecken die Ostschweiz in diese Konzeption zu integrieren und einzubeziehen. Die Neat bietet in einer Zeit, wo sich in unserem Land gewisse Desintegrationstendenzen manifestieren, die Chance, zu einem stärkeren inneren Zusammenhang zu finden.

Die vierte Ebene ist die europäische: Es ist ganz klar, dass die Neat primär eine europäische Dimension hat. Wegen der Schweiz allein wäre dieses Riesenprojekt nicht nötig. Dass die Neat europäische Dimensionen hat, geht daraus hervor, dass sie in einem europäischen Hochleistungsnetz zwei zentrale Nord-Süd-Abschnitte modernisiert und damit wesentliche Kapazitätslücken füllt. Dass die Schweiz dieses Werk trotzdem allein finanziert, ist alles andere als eine Selbstverständlichkeit. In unserer Fraktion kam klar zum Ausdruck, dass dieser Zusammenhang unseren europäischen Partnern mit aller Deutlichkeit aufzuzeigen ist. Wir erwarten mit Nachdruck, dass nun endlich das Transitabkommen mit der EG vor der Verabschie-

derung der Neat-Vorlage durch die beiden Räte unter Dach gebracht werden kann. Wir werden diese einhellige Auffassung unserer Fraktion durch die gleichzeitige Einreichung eines entsprechenden Postulates unterstreichen.

Wir stehen mit klarer Mehrheit hinter dem Zweilinienkonzept Gotthard/Lötschberg. Wir sehen dieses Konzept als ein Ganzes, als eine Einheit, und finden Diskussionen darüber, ob nun der Gotthard die Haupt- und der Lötschberg die Nebenlinie sei, kleinlich und staatspolitisch kontraproduktiv. Der Lötschberg mit der langfristigen Perspektive eines späteren Ausbaus des Simplons hat den Vorteil, dass die Alpenachse 10 bis 15 Jahre früher in Funktion treten kann, als dies beim Gotthard allein der Fall wäre. Zudem bringt diese Lösung – wie angedeutet – eine Öffnung gegenüber der Westschweiz.

Die Festlegung der genauen Linienführung bleibt späteren Entscheiden vorbehalten. Es ist eine sehr heikle Gratwanderung zwischen regionalen und ökologischen Interessen einerseits und dem finanziell Zumutbaren andererseits. Unsere Fraktion steht zu den Entscheiden der Kommissionsmehrheit, die an allen vier Enden der beiden Achsen eine verantwortbare Ausdehnung der Planungstrecken vorsehen. Auch wenn es sich rechtlich um Projektierungsräume handelt, ist faktisch davon auszugehen, dass den verständlichen Umwelt- und Landschaftsschutzbegehren der Bevölkerung der betroffenen Regionen Rechnung zu tragen ist. Andernfalls geht es uns wie bei der «Bahn 2000», wo durch die Einsparungen viel Zeit verlorengegangen ist, und Zeit ist bekanntlich Geld. Wir sind ferner der Meinung, dass die Neat nicht nur – wie es in Artikel 1 heisst – Schutz vor künftigen ökologischen Belastungen bieten soll, sondern auch den bestehenden, übermässigen Belastungen entgegenzutreten muss, wie das vor allem im Kanton Uri der Fall ist. Wir werden mit einem entsprechenden Antrag bei Artikel 1 antreten.

Die Maximalforderungen der Grünen, die mit ihrem Rückweisungsantrag – das gilt auch für die anderen Rückweisungsanträge – die Realisierung des Werkes eigentlich doch in Frage stellen, lehnen wir ab. Wenn man bei laufenden Wasserhähnen den Ablauf eines Beckens verstopft, dann gibt es schlussendlich eine Ueberschwemmung. Das ist nicht unbedingt umweltfreundlich.

Abschliessend streife ich noch kurz drei Grundsatzfragen: Wir von der freisinnigen Fraktion sind für einen freien Wettbewerb, das heisst auch für einen internationalen Wettbewerb, bei Projektierung, Planung und Realisierung der Neat. Aber die Spiesse müssen gleich lang sein. Wir wollen keine indirekte Bevorteilung ausländischer Unternehmen, die keine Fremdarbeiterbeschränkung kennen, die aber im Vergleich zu den einheimischen Unternehmen auch zu sozial inferioren Bedingungen offerieren und produzieren können.

Eine zweite Grundsatzfrage betrifft die Finanzierung: Ich beschränke mich hier auf einen Punkt, der grundsätzliche Bedeutung hat. Die Finanzierung wird in einer allfälligen Volksabstimmung zweifelsohne zu einer Schicksalsfrage werden. Hier gilt es, mit offenen Karten zu spielen. Unsere Fraktion ist eindeutig der Meinung, dass der Prozentsatz der beanspruchten Treibstoffzollerträge in den referendumsfähigen Beschluss A gehört und nicht, wie vom Bundesrat vorgeschlagen und von der Kommission beschlossen, in den nicht dem Referendum unterworfenen Beschluss C. Wir müssen alles tun, um zu vermeiden, dass beim Bürger der Eindruck einer – vielleicht ungewollten – Manipulation entstehen könnte. Das wäre politisch unklug und für diese Vorlage in einer Volksabstimmung belastend.

Ein dritter Grundsatzpunkt: Transparenz verlangen wir auch im wichtigen Punkt der Energieversorgung. Wir wissen heute aufgrund von Schätzungen, dass für die zusätzliche Energieversorgung der Neat 1,2 bis 1,5 Milliarden Franken nötig sein werden. Auch dies ist ein sehr bedeutender Betrag. Hier sehen wir eine Schwachstelle der Vorlage. Der Neat wird, nach der Botschaft des Bundesrates, für diesen Bereich bloss mit 510 Millionen Franken Rechnung gestellt. Es wäre nun – wie das die Botschaft macht – eine Illusion zu glauben, dass die Bahnen die oben erwähnten zusätzlichen 1,2 bis 1,5 Milliarden Franken über ihre ohnehin defizitären Betriebs- und Investitionsrechnungen abbuchen könnten. Ehrlicherweise müs-

sen wir bereits heute klarstellen, dass dieser Mehrbetrag zu gegebener Zeit über eine Spezialfinanzierung ausserhalb des Investitionsplafonds der SBB zu erfolgen hat.

Diese letzte, konstruktiv-kritische Bemerkung zeigt, wie wir von der freisinnigen Fraktion zu dieser Vorlage Stellung genommen haben. Wir haben es uns nicht leichtgemacht. Es herrschte bei uns keine Euphorie. Wir haben aber aus einer staatspolitischen Verantwortung heraus gehandelt, vor allem mit Blick in die Zukunft. Wir stehen voll hinter dieser Vorlage, wünschen aber, dass auf der ganzen Linie mit offenen Karten gespielt wird. Nur so werden wir das Volk bei einer allfälligen Abstimmung auf unserer Seite haben.

M. Friderici: Personne n'ignore que notre Parlement traite à cette heure l'un des dossiers capitaux de cette fin de siècle. Au-delà des aspects techniques et financiers, l'importance de cette réalisation sur le plan européen n'échappe à aucun de nos partenaires. Son influence dans les domaines politique, économique et social permettra à la Suisse de conserver ou non sa place dans le concert des nations européennes. Il ne fait en effet aucun doute que, si la politique européenne des transports a pris un certain retard par rapport à la politique économique à laquelle elle est étroitement liée, la mise au point du Livre blanc et l'institution prochaine du marché unique ont replacé cet objet à l'avant-scène de la politique continentale.

Si la barrière des Alpes constitue le plus important obstacle entre le sud et le nord de notre continent, notre Parlement doit cependant conserver à l'esprit que d'autres pays possèdent également les clés de quelques passages. Ces voies de transit ne sont pas situées géographiquement aussi près de l'arc alpin, mais elles relient des régions en plein développement. L'Autriche à l'est, la France à l'ouest participent aux échanges commerciaux et entendent bénéficier des avantages économiques et sociaux que ce commerce peut procurer.

Comme dans toute activité humaine, les avantages engendrent également des inconvénients, tout comme les droits présupposent des devoirs. Les uns étant indissociables des autres, nous ne pourrions donc pas échapper à cette règle, à moins de renoncer à la réalisation de ces transversales alpines.

En cette année du 700^e anniversaire de la Confédération, nous devons nous souvenir que le contrôle de l'axe du Gotthard a été l'un des plus sérieux atouts de notre Etat confédéral, en même temps que son ciment initial. Il a permis durant de nombreux siècles à des populations montagnardes de bénéficier des échanges nord-sud et de se développer harmonieusement. Il a également créé le tissu indispensable pour que la Suisse puisse s'affirmer comme une nation industrielle alors que nous n'avions aucune matière première dans notre sous-sol. Le développement de l'industrie a par la suite favorisé le secteur des services, les banques, les assurances, et également le tourisme et les transports. Dans cette Europe économique, politique et sociale en pleine mutation, la Suisse a un rôle à jouer. Elle ne pourra conserver ce rôle que dans la mesure où elle en assumera pleinement et équitablement les devoirs.

Le groupe libéral a unanimement reconnu l'importance du projet capital que représente le transit alpin. Dans sa réponse à la consultation du Conseil fédéral, il a écarté la variante du Splügen, qui lui paraissait être en concurrence trop directe avec le projet autrichien sous le Brenner. Il a au contraire préconisé la réalisation de la liaison la plus rapide, l'axe du Lötschberg-Simplon, afin de répondre à temps à la croissance prévisible des transports. Il s'est aussi prononcé en faveur d'une seconde transversale alpine sur l'axe du Gotthard. Cette double solution est finalement celle qui a été retenue par le Conseil fédéral et la commission. Elle offre plusieurs avantages. Parmi ceux-ci, il faut citer la rapidité de l'exécution du tunnel du Lötschberg qui permettra une mise en service en 2005 déjà et, par la suite, la répartition du trafic de transit sur deux axes différents, engendrant un moindre impact sur l'environnement pour les populations concernées.

Quant à la procédure utilisée pour développer ce projet, nous estimons extrêmement regrettable que le Conseil fédéral n'ait

pas tiré des conclusions de l'aventure malheureuse de RAIL 2000. En effet, cet exemple nous prouve que, lorsque le peuple est appelé à se prononcer sur des idées ou des avant-projets, il les accepte, quitte à mandater ensuite des associations autorisées à recourir, utilisant toutes les astuces de notre droit de l'environnement pour réduire égoïstement quelques inconvénients de proximité réels ou supposés. Il nous eût paru plus judicieux que notre Parlement vote d'abord un crédit d'étude qui aurait permis de définir exactement les besoins et les solutions les plus aptes à obtenir l'approbation des régions et des cantons. Car une fois les projets définis et approuvés, il n'aurait plus été possible de dresser des oppositions parfois futiles, d'où un gain de plusieurs mois, voire de plusieurs années dans la réalisation de cet ouvrage.

Enfin, le projet nous est proposé sous cette forme-là et nous invitons le Parlement à ne pas voter les propositions de renvoi au Conseil fédéral, ce qui rallongerait encore la procédure. Ce sentiment a été confirmé lors des travaux de la commission. Celle-ci a pu constater l'antagonisme qui existait entre le désir des autorités cantonales de bénéficier des avantages liés à la réalisation de ces nouvelles transversales et leur réticence à en supporter les inconvénients. Il n'y a cependant pas lieu d'exagérer l'importance de ces derniers. Certes, durant la période de construction des tunnels, les travaux créeront des désagréments pour les populations concernées. Néanmoins, l'application des techniques de construction les plus modernes permettra d'en minimiser les conséquences. Il en sera de même après la mise en service de tronçons à l'air libre, le matériel ferroviaire moderne permettant de réduire considérablement le bruit engendré par le passage des trains, la construction d'ouvrages antibruit complétant les mesures destinées à diminuer encore l'impact de proximité.

En dehors de l'opposition qu'un aussi important projet rencontrera auprès des populations concernées, l'aspect financier ne doit pas être négligé. Chaque adjonction ou prolongation d'ouvrage aura une répercussion sur l'investissement initial et, finalement, sur le coût d'exploitation de ces transversales alpines après leur mise en service. Il importe donc dès maintenant de rester raisonnable, de ne pas charger excessivement le bateau afin de ne pas faire couler ce projet d'envergure. Car, si l'on escompte avec un très faible facteur de renchérissement annuel de 3 pour cent pour les travaux d'étude et de génie civil, et un intérêt moyen de 4 pour cent sur les emprunts de la Confédération, le coût global initial de 14 milliards de francs en 1991 deviendra un coût global final de 32,7 milliards de francs en 2015. Il importe donc que notre Chambre sache raison garder et que nous ne retombions pas dans notre travers premier: le perfectionnisme helvétique. L'augmentation de chaque petit milliard de francs au projet proposé se traduira en 2015 par une facture supplémentaire de 2,3 milliards. Ce qui est souhaitable est souvent utopique, nous devons nous borner à ce qui reste financièrement réalisable et économiquement supportable et à ne pas creuser des tunnels sous des champs de patates.

Le groupe libéral tient à relever la contribution considérable que ce projet représente pour la politique européenne des transports. Il espère que cette offre rencontrera un écho favorable auprès de nos partenaires européens et qu'elle fera avancer le dossier du transit, car ce dossier, Monsieur Rebeaud, est global; il comprend aussi bien le transport routier que le transport ferroviaire, et nous sommes favorables à ce que cette étude sur le plan européen soit effectuée.

Nous sommes également favorables à l'entrée en matière, mais nous formulons deux réserves expresses par rapport aux travaux de la commission, avant de donner notre aval à l'arrêté fédéral A. La première de ces réserves concerne les mesures d'appoint présentées à l'article premier par la minorité emmenée par Mme Diener, et celles soutenues à l'article 2 par la majorité de la commission. Nous aurons l'occasion d'y revenir au moment de la discussion de ces articles, mais nous tenons à relever que l'arrêté fédéral dont nous débattons traite de la construction des nouvelles transversales ferroviaires alpines sur sol suisse et non de la politique européenne des transports. Les mesures d'appoint, pour être efficaces, doivent faire l'objet d'un très large consensus au plan européen et ne pas

compromettre la compétitivité de l'industrie suisse à quelque branche économique qu'elle se rattache. Le groupe libéral, pas plus que les milieux routiers d'ailleurs, ne sauraient tolérer des dispositions qui iraient à l'encontre de la liberté du commerce et de l'industrie.

La seconde réserve concerne le financement des investissements par le biais des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil fédéral admet qu'une participation de 25 pour cent correspond à la part des investissements justifiés par l'article 36 ter, premier alinéa, lettre c de la Constitution fédérale. Nous pouvons souscrire à une telle proposition de financement, à la condition expresse que le pourcentage de cette contribution figure à l'article 11 de l'arrêté A et non à l'article 3 de l'arrêté C qui n'est pas soumis au référendum facultatif. Donc, il pourrait faire l'objet d'une modification ultérieure par les Chambres et ceci en tout temps.

Le groupe libéral vous invite à refuser les propositions de renvoi au Conseil fédéral et à entrer en matière.

Blocher: Im Namen der SVP-Fraktion darf ich Ihnen empfehlen, dieser Neat-Vorlage zuzustimmen.

Für uns ist die Alpentransversale eine Nord-Süd-Verbindung, welche von grosser verkehrstechnischer Bedeutung ist, die aber auch eine grosse Bedeutung für die nationale Selbständigkeit dieses Landes hat. Sie wird in ihrer Funktion einen verkehrstechnischen Beitrag leisten, indem der Nord-Süd-Güterverkehr unseres Landes umweltschonend und vor allem auch schonend für dessen Bewohner abgewickelt werden kann.

Zur Funktion: Die Alpentransversale muss eine Nord-Süd-Verbindung gewährleisten. Warum? Es ist nun einmal so, dass für Europa die Verbindung von Norden nach Süden von jeher von grösster Bedeutung ist. Das ist ja nichts Neues, das ist schon über 700 Jahre alt. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verdankt ja eigentlich ihre Entstehung dieser Nord-Süd-Verbindung. Es ist die kürzeste Verbindung. Für Leute in diesem Saal, die bei jedem dritten Satz das Wort «Solidarität» auf der Zunge tragen: Es gibt wahrscheinlich in bezug auf Europa nur einen Beitrag, den Europa wirklich braucht, und das ist eine Nord-Süd-Verbindung, die funktioniert. Sie können in der EG sprechen, mit wem Sie wollen, das ist das grosse Anliegen.

Es ist aber auch eine Verbindung für uns Schweizer selbst, auch wenn sie für Europa von grosser Bedeutung ist. Warum? Wer diese Nord-Süd-Verbindung in den Händen hält, der hat ein wichtiges Pfand in den Händen für Verhandlungen mit unseren Nachbarn im Norden und Süden, und das ist nun einmal die EG. Ich hoffe sehr, dass der Bundesrat diese Verbindung, die das Schweizer Volk genehmigen und die Schweizer bezahlen müssen, nicht «verschenkt». Vom Sprecher der CVP-Fraktion ist gesagt worden, internationale Politik sei ein Geben und Nehmen. Der Alpentransit sei nun das Geben, hat Herr Kühne gesagt. Was ist aber das Nehmen? Es ist das Zugeständnis, dass uns die EG auf den internationalen Märkten, auf den EG-Märkten nicht benachteiligt. Das ist das Pfand, das wir einzulösen haben im Sinne von Geben und Nehmen. Das war immer so und wird auch in den nächsten Jahren so sein. Die Alpentransversale hat auch eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, immer sofern sie in bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EG richtig genutzt wird.

Für die Schweiz hat der Alpentransit ferner grosse Bedeutung, weil diese Warenströme von Norden nach Süden überhaupt nur per Bahn richtig abgewickelt werden können. Aus Kapazitätsgründen und aus Gründen der Belastung für die Anwohner erfolgt ein richtiger Nord-Süd-Verkehr für die Waren auf der Bahn mit modernen technischen Mitteln.

Nun stellt sich die Frage nach dem Wie: An sich spielt es keine so wesentliche Rolle, ob das Loch durch die Alpen – von der Landkarte aus gesehen – etwas weiter links oder etwas weiter rechts, etwas weiter westlich oder östlich gebaut werden soll. Das ist an sich nicht das Entscheidende. Wichtig ist, dass es ein solches Loch braucht und dass es auf beiden Seiten Zufahrten gibt. Der Bundesrat hat sich jetzt für eine Lösung entschieden. Der Bundesrat hat die traditionelle Linie, nämlich den Gotthard, gewählt, um eben vor allem auch die Zufahrten zum Gotthard zu nutzen. Der Gotthard ist ja die kürzeste Verbindung, weil wir dort nur einen Alpenkamm zu durchqueren

brauchen. Er hat dann die Lötschberglinie einbezogen, einerseits um eine Sofortleistung zu erbringen, andererseits natürlich auch aus innenpolitischen Gründen, denn es wäre unrealistisch, die innenpolitischen Bedürfnisse nicht befriedigen zu wollen. Allerdings wird jetzt diese Nord-Süd-Verbindung beladen in einer Art und Weise, dass – wenn das alles beschlossen werden sollte – ich mich auf die Seite von Herrn Biel schlage und sage, dann bauen wir nur den Gotthard! Ein zu perfekter Ausbau ist übertrieben, denn Sie müssen sehen, nach dem Bau des Gotthards ist der Lötschberg im Grunde genommen der Rawil-Ersatz. So können wir nicht solche exzessiven Dinge bauen! Das würde das Schweizer Volk nicht verstehen, vor allem wenn Sie daran denken, dass sich die Ostschweizer Kantone Zürich, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Graubünden und Glarus in dieser Vorlage mit einem Planungskredit von 50 Millionen Franken begnügen. Andere laden hier Milliarden auf. Also bei aller freundeidgenössischen Verbundenheit, bitte ich, hier doch die Realität zu beachten.

Wenn wir diese beiden Konzepte – Lötschberg und Gotthard –, denen wir zustimmen, beschliessen, ist es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass diese Bahnen einwandfrei und umweltschonend gebaut werden. Ich gebe zu – Herr Ogi weiss das auch –, ich habe ursprünglich immer an eine andere Linienführung gedacht: an eine Linie aus dem Raume Stuttgart nach Italien, und zwar einfach an dem Ort, an dem man auch durchkommt. Es sollten möglichst keine Belastungen von Agglomerationen entstehen, um diese Bahn während 24 Stunden im Tag ununterbrochen betreiben zu können, unterirdisch, so dass man sie in der Nacht mit Gütern in beide Richtungen bedienen kann und tagsüber mit Güter- und Personenverkehr.

Ich habe Verständnis, dass der Bundesrat auch aus innenpolitischen Gründen eine Kompromisslösung angestrebt hat. Ich glaube, dass die andere Lösung privatwirtschaftlich wahrscheinlich rentabler gewesen wäre, wenn man die Linien ununterbrochen hätte betreiben können. Heute stehen wir zur Linienführung, wie sie der Bundesrat vorlegt. Für uns ist es von Bedeutung, dass diese Bahn wirklich gebaut wird.

Hier gibt es eine Reihe von Gefahren. Wir wollen also nicht irgendwelche Planungsleichen fabrizieren und uns in Expertengutachten und Umweltverträglichkeitsprüfungen usw. erschöpfen. Ein solches Projekt lädt natürlich heute dazu ein, dass man täglich von der Idee, von Studien, von Grundlagen und von Versprechen lebt und im Grunde genommen nie etwas realisiert wird. Wir wollen eine Bahn, auf der Eisenbahnzüge fahren und welche Güter und Personen transportiert, und zwar nach neuesten Grundsätzen.

Was sind weitere Gefahren? Die Gefahren lauern einmal bei Verzögerungen im Zusammenhang mit Einsprachen. Wir begrüssen, dass Herr Bundesrat Ogi hier eine Lösung treffen will, die die Einspracheverfahren abkürzt. Ich wäre allerdings froh, wenn der Bundesrat das nicht nur für die bundeseigenen, sondern auch für die privaten Bauten täte. Der Vorschlag des Bundesrates riecht nach sozialistischer Auffassung, das heisst, wenn staatliche Bauten in der Einsprache einen Vorrang bekommen! Wir sind dankbar, wenn der Bundesrat den nächsten Schritt dann auch noch tut, indem er diese Art Einspracheverfahren auch für private Bauten gelten lässt, denn der Bundesrat merkt natürlich heute auch, dass er selbst Sklave der eigenen Gesetze geworden ist. Jetzt sollte er auch uns aus dieser Sklavenschaft befreien.

Ein anderes Problem ist, dass das Projekt an ungenügender Projektorganisation zugrunde geht. Diesbezüglich hat sich die Kommission auch sehr engagiert – und auch Herr Bundesrat Ogi hat glücklicherweise die Gefahr erkannt –: Wir brauchen eine entsprechende Projektorganisation. Das kann nicht mit der linken Hand im Département – sei das direkt im EVED oder sei das bei den SBB – getan werden. Ein Projekt dieser Grösse braucht eine professionelle Projektorganisation mit starken Leuten an der Spitze, die dieses Projekt begleiten können.

Dazu gehört, dass dieses Projekt soweit wie möglich im Wettbewerb vergeben wird. Darum finden Sie einen Passus, wonach der Bundesrat für den Wettbewerb zu sorgen hat. Das hat nichts zu tun mit einer Vorleistung an den EWR-Vertrag, den wir ja hoffentlich nie unterzeichnen werden. Das hat eine

ganz andere Bedeutung: Nur wenn Sie den Wettbewerb zulassen, bekommen Sie das günstigste, das schnellste und das qualitativ einwandfreie Projekt. Ich verstehe die Bedenken von Herrn Biel, wenn er sagt, es eröffne sich hier ein gigantischer Selbstbedienungsladen, nur gäbe es beim Ausgang keine Kasse. Es hat schon Kassen, aber auf der falschen Seite.

Wenn wir das Projekt reguliert vergeben, führt das dazu, dass eigentlich niemand ein richtiges Interesse hat, dass die Bahn fertiggestellt wird. Je mehr Studien man machen lässt, je mehr Stunden man aufschreibt, desto länger geht es, und desto mehr kann man einkassieren! Das müssen Sie verhindern, indem Sie das Projekt im Wettbewerb vergeben! Es wäre nicht verständlich, wenn ein 50 km langer Tunnel nicht im Wettbewerb vergeben würde, und zwar schon in der Planung und Projektierung. Sie bekommen die besseren Lösungen, und so grosse Projekte sind natürlich auch international auszuschreiben; wir müssen keine Angst haben, wir sind auch auf internationalen Märkten tätig, und zudem haben wir ja noch Schutzklauseln eingebaut, so dass man gleich lange Spiesse hat. Also ich messe diesem Passus grösste Bedeutung zu, denn nur so werden wir überhaupt je einmal eine Bahn haben.

Nun zu den hohen Investitionen: Es wäre am falschen Ort gespart, wenn wir bei den Investitionen nicht in bezug auf den Betrieb möglichst perfekt investierten. Bei allem, was uns betrieblich nützt, und dazu gehören eben auch die Umweltschutzinvestitionen, müssen und können wir investieren. Darum hat die Kommission relativ viel in dieser Richtung getan, namentlich für die hauptbetroffenen Kantone, Uri und Tessin bzw. Bern und Wallis. Ich betrachte das nicht als verlorenes Geld und auch nicht als überflüssig, aber es gibt natürlich Grenzen. Wenn jetzt die neuen Anträge mit diesen viel längeren Verbindungen kommen, namentlich von der Walliser Seite, und man glaubt, es gäbe weniger Einsprachen, dann ist das natürlich nicht im Sinne des Erfinders und führt sofort zu Gegenreaktionen aus anderen Regionen. Wir glauben, dass diese Bahn jetzt ausgewogen ist und dass wir das Unternehmen nicht weiter beladen sollten.

Zu den Regionen. Es ist eindeutig: Die Regionen, die in dieser Vorlage am wenigsten bekommen, das sind die bevölkerungsreichen Gegenden der Ostschweiz bis und mit Kanton Aargau, den man hier miteinbeziehen muss. Diese Kantone haben eigentlich relativ viel zu tragen, und sie profitieren relativ wenig. Sie erhalten lediglich einen Planungskredit von 50 Millionen Franken. Es ist auch verständlich, dass der Kanton Graubünden hier Vorbehalte angemeldet hat. Auch der Kanton Graubünden ist im Gesetz verankert worden, indem auf seine besonderen Bedürfnisse Rücksicht genommen werden soll. Aber vergessen wir nicht: Die Alpentransversale ist eine Nord-Süd-Verbindung. Sie ist nicht in erster Linie ein Kleinverteilungsnetz innerhalb des Landes. Wenn wir das Ganze herabmindern auf ein Kleinverteilungsnetz, dann ist es keine Nord-Süd-Verbindung mehr.

Zum Schluss zur Finanzierung: Man muss aufpassen, dass man hier nicht Sand in die Augen streut, denn diese Bahn kostet viel. Wer ehrlich ist, weiss, dass wir nicht recht wissen, ob diese Kosten vollumfänglich durch die Transportkosten bezahlt werden, das ist bei den SBB heute ja üblich. Wir investieren und bezahlen es ja auf andere Art und Weise – Steuergelder, direkte oder indirekte! Ich bitte den Bundesrat aber, hier nicht «Krämpfe» zu drehen! Wenn Sie jetzt an diesen Oekobonus, der ja gestern Schule gemacht hat, denken, dann sind natürlich solche Bauvorhaben «gestorben». Das führte dazu, dass wir mit den Benzinzöllen und den Steuergeldern eine Bahn bezahlen, wie sie die Agglomerationen, z. B. die von Zürich, bekommen. Der Zürcher kann Bahn fahren, und damit er die Bahn benutzt, bekommt er im Jahr noch 800 Franken Oekobonus. Und derjenige, der in Gebieten wohnt, wo es keine Bahn gibt, der muss dann zweimal bezahlen! Das Volk werden Sie – Herr Bundesrat – nicht hinter solche Vorlagen bringen, wenn Sie solche Ideen verbreiten. Darum bitten wir Sie also auch hier, vernünftig zu sein. Die Aufteilung 75/25 Prozent Steuer/Benzinzoll ist tragbar – aber wir sollten auch ehrlich sein: Wir wissen nicht ganz sicher, wie in dreissig Jahren die Sache finanziert oder zurückbezahlt werden kann. Ich

meine, die Eigenwirtschaftlichkeit sollte Vorrang haben. Billiger machen wir es, indem wir die Bauvorhaben möglichst vollständig im Wettbewerb vergeben.

Columberg: Darf ich meine Interessen offenlegen? Ich spreche hier als Vertreter einer Region, die durch das Projekt am stärksten betroffen ist, einer Region, die die Nachteile zweier Grossbaustellen – Sedrun und Lukmanier – zu ertragen hat, ohne dass die Verkehrsverhältnisse verbessert würden. Wir brauchen dringend eine neue Alpenversale. Deshalb habe ich volles Verständnis für rasches Handeln, für eine rasche Beschlussfassung und für eine zügige Realisierung des Alpentransitkonzeptes.

Unter diesen Vorzeichen können kantonale und regionale Begehren nicht prioritär behandelt werden – aber ohne die Kantone und ohne die Regionen geht es nicht. Ohne sie können wir dieses Jahrhundertwerk nicht verwirklichen. Deshalb ist es unbedingt notwendig, dass die berechtigten Begehren der Kantone und Regionen berücksichtigt werden und dass von Anfang an eine intensive Zusammenarbeit mit ihnen hergestellt wird. Wir dürfen in diesem Zusammenhang auch nicht ganze Landesteile vergessen, sozusagen auf die Seite schieben. Ich denke dabei an die Ostschweiz und an Graubünden.

Ich möchte nicht die stets verlorenen Schlachten auf dem Feld der Verkehrspolitik aufzählen. Alles, alles, von der Splügenbahn bis zur Tödi-Greina-Bahn ging bachab. Geblieben ist ein hohles Ostalpenbahn-Versprechen. Heute haben wir die Chance, eine minimale Gleichbehandlung der einzelnen Gebiete dieses Landes zu verwirklichen.

Sie wollen zwei leistungsfähige Hauptverkehrsachsen durch die Schweiz bauen. Gleichzeitig muss die Ostschweiz, muss Graubünden an diese neuen Transitlinien angeschlossen werden. Wir können uns nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertrösten lassen: Hier und heute müssen eindeutige Zusicherungen erfolgen, spätestens aber in der versprochenen Zusatzbotschaft, sofern diese demnächst erscheint.

Ich darf Sie an die Option Graubünden erinnern: Dieser grosse Landesteil darf nicht von der Welt abgeschnitten werden, darf nicht isoliert werden. Dies hätte verheerende Folgen. Die Kommission hat unsere Hauptforderung mit einem eindrücklichen Mehr abgeschmettert, nämlich den direkten Anschluss an die Gotthardlinie mittels eines Waagrechttunnels von Trun aus, das sogenannte Mini-Ypsilon von Herrn Ständerat Cavelti. Diese originelle technische Lösung hätte die ganze Region Surselva und darüber hinaus den Kanton Graubünden und die Ostschweiz befruchtet und aufgewertet. Nachdem die Machtverhältnisse im Plenum nicht viel anders sein dürften als in der Kommission, verzichte ich darauf, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen.

Hingegen muss ich mit um so grösserer Insistenz auf den übrigen Forderungen bestehen. Ich danke für die Bereitschaft, «den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung zu tragen». Dieser Zusatz ist sehr wertvoll. Es geht hier vor allem um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, um die Rhätische Bahn: Sie hat ein Investitionsprogramm in der Grössenordnung von 1,3 Milliarden Franken ausgearbeitet. Der grösste Teil dieses Programms muss im Rahmen des Alpentransits abgezahlt werden.

Dazu kommt der projektbedingte Ausbau der Strecke Chur-Sedrun, denn der Bauverkehr, die Zufuhr von Baumaterialien, muss weitgehend mit der Bahn erfolgen. Sie ist für diesen Mehrverkehr nicht gerüstet, so dass der Ausbau sofort erfolgen muss.

Beschlüsse fassen ist relativ einfach, Beschlüsse realisieren jedoch schwer. Deshalb müssen Sie die betroffenen Regionen grosszügig behandeln. Ich denke beispielsweise an die Surselva mit zwei Bau- und Lüftungsschächten. Diese Grossbaustellen haben negative Folgen für den Tourismus, für die Landschaft, für die Umwelt.

Deshalb fordern wir:

1. Einen rechtzeitigen Einbezug der kantonalen, regionalen und lokalen Behörden in Entscheidungs- und Realisierungsverfahren. Das ist ja vorgesehen.
2. Eine rechtzeitige und umweltschonende Erschliessung der

Baustellen und geeignete Massnahmen zur Bewältigung des Mehrverkehrs.

3. Eine angemessene Berücksichtigung der regionalen Wirtschaft sowie eine angemessene Kompensation für die entstehenden Nachteile.

Fischer-Seengen: Die Schweiz ist aufgerufen, im Rahmen der europäischen Integration gewisse Beiträge zu leisten, beispielsweise ihre Funktion als Transitland im Nord-Süd-Verkehr zu erfüllen. Hiezü hat sie die entsprechende Infrastruktur im gesamteuropäischen Interesse zur Verfügung zu stellen.

Der Bundesrat hat sich dafür entschieden, zu diesem Zweck vermehrt Kapazitäten auf der Schiene anzubieten. Dieser Entscheid ist vertretbar und muss, sofern er die gewünschte Wirkung haben soll, so rasch als möglich in die Realität umgesetzt werden. Wir müssen uns allerdings darüber im klaren sein, dass sich bei einem allfälligen EG-Beitritt die 28-Tonnen-Limite trotzdem kaum halten liesse.

Um die Aufgabe als Transitland auf der Schiene möglichst optimal wahrnehmen zu können, hätte die sachlich sinnvollste Lösung ohne Zweifel darin bestanden, eine voll ausgebaute Transitachse durch den Gotthard anzubieten. Dies hätte nicht nur den Gotthard-Basistunnel, sondern auch vollausgebaute direkte Zufahrtslinien bedingt.

Der Bundesrat hat dies zwar erkannt, glaubte aber aus politischen Gründen, diese Lösung nicht vorschlagen zu können. Immerhin hat er die Weiche grundsätzlich richtig gestellt, indem er sich beim Hauptentscheid zugunsten der Gotthardlinie aussprach und die übrigen Varianten entweder fallenliess oder lediglich als Zusatzentscheide in sein Gesamtpaket aufnahm. Es ist deshalb mit aller Intensität darauf hinzuwirken, dass der Hauptentscheid zugunsten der Gotthardachse auch tatsächlich die Priorität behält und nicht aus politischer Opportunität plötzlich ins Hintertreffen gerät. Von Bedeutung in diesem Zusammenhang ist es auch, dass die Zufahrtslinien aus dem zentralen Mittelland, hauptsächlich aus dem Kanton Aargau, rechtzeitig auf Inbetriebnahme der neuen Transversale ausgebaut werden, wie dies die Kommission verlangt.

Der wichtigste Nebenentscheid des Bundesrates, nämlich der Bau eines verkürzten Basistunnels am Lötschberg, lässt sich dann rechtfertigen, wenn dieser Basistunnel rund zehn Jahre früher als der Gotthard fertiggestellt werden kann und somit auch zehn Jahre früher eine wesentliche Steigerung der Transitzkapazität durch die Alpen bringen kann. Deshalb ist hier die zeitlich und distanzmässig tatsächlich kürzeste Variante zu wählen. Eine Verlängerung des Lötschberg-Basistunnels ist deshalb falsch, weil damit das ganze gutgemeinte Konzept des Bundesrates in Frage gestellt würde. In diesem Fall wäre es sinnvoller, die Gotthardachse noch intensiver als vorgesehen voranzutreiben und voll auszubauen. Die Forderungen nach Verlängerung des Lötschberg-Basistunnels stellen dessen Sinn ernsthaft in Frage, weil er dadurch die ihm zugeordnete Funktion gar nicht wahrnehmen kann. Sollte solchen Verlängerungswünschen zugestimmt werden, würde ich empfehlen, im Sinne des Antrages Biel auf den Lötschberg überhaupt zu verzichten.

Einer kritischen Betrachtung bedarf auch der Vorschlag von Bundesrat und Kommissionsmehrheit, das Alpentransitvorhaben pauschal zu 25 Prozent aus Treibstoffzollerträgen zu finanzieren: Eine derart pauschale, undifferenzierte Verwendung dieser Gelder ist meines Erachtens nicht statthaft. Vielmehr darf der Einsatz von Strassengeldern nur im verfassungsmässig vorgesehenen Rahmen, das heisst für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, vorgesehen werden. Eine weitere Zweckentfremdung dieser Mittel kann auch zugunsten des Alpentransits nicht toleriert werden. Das Abstimmungsergebnis vom 3. März gibt hinsichtlich weiterer Zweckentfremdung von Treibstoffzollerträgen die deutliche, unüberhörbare Meinung des Schweizer Volkes wieder.

Der Alpentransit ist ein Werk im gesamtschweizerischen Interesse, das vom gesamten Volk, nicht nur von einzelnen Gruppierungen getragen werden muss. Wenn diesem Grundsatz nicht Rechnung getragen wird, so muss mit entsprechendem Widerstand gegen das ganze Vorhaben gerechnet werden. Wir sollten es daher vermeiden, das Alpentransitvorhaben auf

diese Weise zu gefährden. Im übrigen ist die Finanzierungsfrage derart bedeutsam, dass sie ebenfalls im referendumspflichtigen Beschluss A geregelt werden sollte.

Harl: Vorab gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich gehöre dem Verwaltungsrat der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn als Vizepräsident an. Meine nachfolgenden Ausführungen erfolgen aber im Interesse unseres Landes und nicht unbedingt im Interesse unserer Bahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.

Vorab danke ich Herrn Bundesrat Ogi und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die uns immer zeitgerecht zur Verfügung gestellten Unterlagen. Die Botschaft ist wohlthuend kurz, dafür präzise und aufschlussgebend abgefasst. Der Fahnenentwurf stand der Kommission an der letzten zweitägigen Sitzung bereits am zweiten Morgen mit allen am Vortag eingereichten Minderheitsanträgen zur Verfügung. Sicher eine grosse Leistung, die im Interesse anderer Kommissionen zur Nachahmung empfohlen wird.

Wir alle wissen es, der Verkehr von Personen und Gütern nimmt sprunghaft zu. Die Forderung unserer Nachbarländer, die Hauptstrassenachsen mit 40 Tonnen schweren Lastwagen zu befahren, muss abgewiesen werden. Als echte Alternative dazu steht nun der Bau einer schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale zur Diskussion. Dieses gewaltige Jahrhundertbauwerk bietet dereinst Gewähr, den kombinierten Verkehr zu bewältigen. Wenn es uns gelingt, einen Teil des Personen- und Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Bahn zu verlegen, dann hat unsere Generation, der man mit Recht vorwirft, sie habe an Natur und Umwelt mehr kaputtgemacht als alle anderen vorher, doch noch einen gewaltigen Beitrag zur Gesundung der Luft, der Natur und der Umwelt geleistet. Ob diese Güter nun lose, im Huckepackverfahren oder im zukunftssträchtigen Container transportiert werden, spielt an sich keine Rolle. Das Hauptziel ist – und muss sein – die Entlastung des Strassennetzes.

Mit den vorgeschlagenen Hauptachsen Gotthard und Lötschberg werden die Verbindungen im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirkungsvoll verbessert. Die Alpentransitbahn ist eine umwelt- und naturschutzgerechte Antwort auf die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz und Europas. Der Bundesrat hat die Zeichen der Zeit erfasst und uns einen guten Bundesbeschluss vorgelegt, in dem das wirklich Notwendige enthalten ist. Dass die Kommission Änderungen oder Verbesserungen anbrachte, ist natürlich ganz normal.

In vielen Fällen sieht man nur das Teilstück vor der eigenen Haustüre, und so will auch ich mich der Variante Lötschberg zuwenden, die durch mein Heimattal führt. Diese Linie bringt, nebst den bereits erwähnten Vorteilen im internationalen Verkehr, namentlich auch für das Wallis, für die Westschweiz und den Kanton Bern dank gleichwertiger Achse mit dem Gotthard eine vollwertige Einbindung in das System der Hochleistungsbahnen von Italien und Deutschland. Für das vom Autoverkehr völlig überlastete Kandertal bringt der vorgesehene Autoverlad in Heustrich eine langersehnte Entlastung und für das Wallis als Rawil-Ersatz eine gute Autoverbindung. Nur das Doppel Gotthard/Lötschberg kann alle Verkehrsanforderungen der Zukunft bewältigen.

Bundesrat und Parlament tragen die Verantwortung für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahrzehnte in unserem Land. Nehmen wir doch diese Chance wahr. Wir dürfen das Augenmass für das Ganze nicht verlieren und müssen extreme Forderungen in Minderheitsanträgen ablehnen.

Selbstverständlich sind alle Rückweisungsanträge wie auch der Antrag Biel betreffend Streichung des Artikels 4 strikte abzulehnen. Demgegenüber dürfen wir dort, wo echte Verbesserungen bezüglich Schutz des Kulturlandes und Verminderung von Lärmbelastungen vorgeschlagen sind, mit gutem Gewissen zustimmen.

Jaeger: Auch ich lege zuerst meine Interessenbindungen offen: Erstens gehöre ich zu denen, die mit diesen Gutachten betraut worden sind, und zweitens bin ich auch noch Ostschweizer. Das hat mich in eine gewisse Konfliktsituation gebracht, denn mit meinem Herzen wäre ich an sich auf der Seite

von Herrn Giger, aber der Verstand als Gutachter zwingt mich jetzt dazu, mich mit einigen Äusserungen von Herrn Giger auseinanderzusetzen. Er hat das Stichwort «Bestätigungsgutachten» in den Raum gestellt – damit ist natürlich nicht nur das Amt von Herrn Bundesrat Ogi angesprochen, sondern auch wir als Auftragnehmer sind betroffen, und ich setze mich mit diesem Vorwurf in aller Sachlichkeit auseinander.

Herr Giger hat, um es auf einen Nenner zu bringen, gesagt, dass die ostschweizerischen Anschlussbedürfnisse an den Gotthard damit begründet seien, dass gewisse Gutachten aus dem Ausland, vor allem aus dem nördlichen Nachbargebiet, zu Resultaten geführt hätten, die bis zu fünfzehnmal mehr Verkehrsvolumen, Tonnage, ausweisen als unsere Untersuchungen. Diese Kritik muss genau unter die Lupe genommen werden.

Zunächst einmal ist es richtig, dass es verschiedene Gutachten gibt, nämlich das sogenannte Gutachten Heimerl und das Gutachten Zierl, die grundsätzlich zu anderen Resultaten gelangen als wir. Aber erstens müssen Sie diese Gutachten ganz genau vergleichen mit Bezug auf die Vorgaben, die dabei gemacht worden sind, und zweitens müssen Sie sie mit Bezug auf die einzelnen detaillierten Prognoseelemente vergleichen. Wir haben nicht nur das Gesamtverkehrsvolumen – wie z. B. Zierl für eine mögliche ausgebaute Splügenrevariante – errechnet, sondern wir haben ganz spezifisch für einzelne Korridorabschnitte die Zahlen berechnet, und zwar nicht nur für das Gesamtvolumen, sondern unterteilt, wie das gemacht werden muss, nach Binnenverkehr, Exportverkehr, Importverkehr und Transitverkehr. Wenn Sie nun diese Zahlen richtig miteinander vergleichen, dann müssen Sie unsere Modal-split-Zahlen zusammenrechnen, und dann kommen wir für die einzelnen Korridorabschnitte, die wir sehr genau berechnet haben, zum Teil zu unterschiedlichen Volumina, die aber alle zwischen 2,5 und 7,5 Millionen Tonnen liegen. Damit liegen wir fast in der Grössenordnung des Gutachtens Zierl, sogar über der Grössenordnung des Gutachtens Heimerl. Sie sehen also, wenn Sie nicht Äpfel mit Birnen vergleichen, sondern alles zusammenzählen und dann Obst mit Obst vergleichen, kommen Sie zu ähnlichen Zahlen wie wir. Sie dürfen nicht einfach unsere Transitzahlen herausgreifen und nur die Transitzahlen mit den Globalzahlen von Zierl und Heimerl vergleichen.

Damit kommen wir zur entscheidenden Frage nach der verbleibenden Differenzen: Warum kommen wir jetzt – vor allem im Transitbereich – zu niedrigeren Zahlen? Das ist wiederum eine Frage der Annahmen. Wenn Sie beispielsweise wie die Gutachten Zierl und Heimerl die 28-Tonnen-Limite und das Nachfahrverbot – die uns vorgegebenen verkehrlichen Beschränkungen – fallenlassen und ein Szenario beschreiben, bei dem die EG-Bedingungen übernommen werden, kommen Sie automatisch auf höhere Zahlen, und zwar deshalb, weil der ganze Umwegverkehr wegfällt. Jetzt haben wir verkehrliche Barrieren, wenn diese bleiben, haben Sie Umwegverkehr. Sowohl Herr Zierl wie auch Herr Heimerl haben uns attestiert, dass unsere Zahlen absolut hochkarätig seien, wenn man von unseren Vorgaben, die wir bekommen haben, ausgehe. Damit stellt sich die Frage, ob diese Vorgaben richtig seien. Als Auftragnehmer können wir an sich über Vorgaben, die man uns macht, nicht diskutieren. Wir können aber darüber urteilen, ob sie plausibel seien. Dazu muss ich sagen, dass wir die erhaltenen Vorgaben als absolut plausibel erachten, zumal sie schliesslich auch mit den Ostschweizer Regierungen abgestimmt worden sind. Das spricht für die Schlussfolgerungen, die unser Verkehrsminister und das BAV daraus gezogen haben.

Ich möchte nicht politisch in die Diskussion eingreifen, möchte aber doch darauf hinweisen, dass die Ostschweizer Interessen am besten damit begründet werden, dass man möglichst viel Strassentransitverkehr, möglichst viel Export-, Import- und Binnenverkehr auf die Schiene bringen will. Die gewünschten Anschlusskapazitäten lassen sich damit begründen. Diese Wünsche sind auf vernünftige Art und Weise, wie es vom EVED geplant ist, erfüllbar. Sie können aber nicht mit Transitzahlen kommen, die es nicht gibt! Wir sind keine Zauberkünstler; wenn Sie von uns wollen, dass wir ein Szenario ohne die 28-Tonnen-Limite rechnen, also mit den EG-Ver-

kehrbedingungen, so können wir das. Dann kommen wir zu den gleichen Ergebnissen wie die ausländischen Gutachten, nur führen wir das detaillierter aus, und wir können es auch sauber und sehr sorgfältig begründen. Wir dürfen aber nicht einfach etwas, was es nicht gibt, prognostizieren; damit würden wir unglaubwürdig. Ich selber war überrascht, zugegebenermassen sogar etwas enttäuscht, dass die Resultate so herausgekommen sind. Aber, wie gesagt, der Verstand hat hier absolute Priorität. Wir müssen – ich muss das auch an die Adresse meiner Ostschweizer Kollegen sagen – versuchen, eine vernünftige Politik mit vernünftigen Forderungen zu betreiben. Dann kommen wir auch zu einem Ergebnis, das uns letztlich alle befriedigen wird.

On. Cavadini: E' con soddisfazione che constato che questo importante messaggio viene ora affrontato dal Consiglio nazionale e mi auguro che i nostri tempi e quelli del Consiglio degli Stati consentano di giungere presto una decisione positiva. Noi votiamo oggi il concetto di queste due trasversali ed i crediti di progettazione.

Io credo che da oggi in avanti comincia la fase più delicata, quella che deve permettere di individuare nei cantoni, in accordo con le autorità cantonali, con le ferrovie e con i comuni il tracciato migliore, in altre parole quel tracciato che sia maggiormente rispettoso dell'ambiente e che eviti anche il maggior numero di opposizioni, che poi potrebbero ritardare l'attuazione di questo importante progetto. Quindi, a questa fase, alla quale noi oggi diamo il via, è importante che venga dedicata la massima attenzione nei prossimi mesi tra cantoni, autorità federali, ferrovie e comuni.

La commissione ha aumentato i crediti proprio a questo scopo. Mi auguro che questi soldi supplementari consentano di trovare delle soluzioni valide, senza per questo cercare dappertutto delle soluzioni estremamente ambiziose e onerose.

Per quanto riguarda il Ticino, vorrei qui attirare l'attenzione su alcuni elementi che mi sembrano particolarmente importanti. Il Ticino è il cantone che conosce il tratto al di fuori della galleria di base più lungo – 45 km; ciò che giustifica uno sforzo finanziario anche maggiore per i problemi ambientali, con i quali anche noi ci troviamo confrontati.

Il Ticino dà una particolare importanza a questa infrastruttura che dovrebbe servire da un lato a risolvere i problemi per il traffico merci in transito, ma anche e soprattutto quelli del traffico viaggiatori. Non dimentichiamo che noi usufruiamo oggi di una linea ferroviaria concepita 110 anni fa e che non è più in grado di essere concorrenziale con l'automobile o con altri mezzi di trasporto. Si tratta di avvicinare il Ticino al resto della Svizzera con una linea ferroviaria, attrattiva e interessante.

Il Ticino però è anche il cantone con un'autostrada internazionale sul suo territorio, e questa infrastruttura ferroviaria dovrebbe servire ad alleggerire questa autostrada, anche se non risolverà tutti i problemi.

E' stato detto che la trasversale del Gottardo rappresenta l'asse principale di questo progetto. E perché essa è l'asse principale occorre dedicarle la massima importanza e priorità. Io ritengo che da questo profilo occorra fare uno sforzo maggiore per ridurre i tempi di costruzione di questa trasversale ferroviaria.

Al Consigliere federale Ogi, che ha dimostrato di seguire con dinamismo questo importante progetto e che ha dimostrato anche sensibilità nelle richieste avanzate dai cantoni e dai comuni, e non soltanto del Cantone Ticino, vorrei porre due domande. In primo luogo vorrei avere l'assicurazione che i lavori per il tratto che interessa il Gottardo ed il Cantone Ticino possano iniziare il più presto possibile, prima – se possibile – anche dei lavori del Lötschberg, perché la tratta ticinese e la galleria di base del Gottardo richiedono tempi più lunghi, ed è quindi importante, affrontare questi lavori tempestivamente.

In secondo luogo vorrei avere l'assicurazione che il dipartimento affronterà tempestivamente gli studi per l'uscita su Luino da un lato e soprattutto per la continuazione da Lugano a Chiasso, studi che dovrebbero permettere di essere pronti, anche con queste varianti, qualora l'aumento del traffico giustificasse questi ulteriori sforzi.

Si tratta in fondo, e concludo, di evitare che si crei nel nostro

Cantone, in un domani, una strozzatura ferroviaria che abbiamo già vissuto con l'autostrada del Gottardo. Dobbiamo oggi evitare che i ticinesi sopportino ancora i disagi per ritardi di decisioni federali e per errori di pianificazione e di previsioni. Mi auguro che queste assicurazioni possano esserci date; personalmente saluto con piacere questo importante messaggio e che sosterrò nelle prossime votazioni.

Fischer-Sursee: Das Gotthardkomitee und Luzern stehen grundsätzlich hinter der Alpentransitvorlage. Aus der Sicht von Luzern hat sie aber zwei Mängel: Es fehlen Aussagen über die Zufahrten für den Personenverkehr ab Basel über Luzern nach Arth-Goldau, und ungelöst ist vor allem die Zufahrt in Luzern. Für den Güterverkehr Basel-Chiasso bringt die Vorlage eine gute Lösung, Mängel hat sie bezüglich Reiseverkehr. Hier besteht noch ein weisser Planungsfleck.

Die Zufahrt in Luzern ist, wie Sie wissen, ein Nadelöhr. Man kann sie nur mit sehr geringer Geschwindigkeit befahren, und das Hauptproblem ist der Kopfbahnhof, wo die Züge eine Spitzkehre machen müssen und dadurch zu lange Aufenthaltszeiten haben. Die Lösung kann für den Personenverkehr nur der Durchgangsbahnhof Luzern mit einem direkten Anschluss an die Linien Zürich und Arth-Goldau sein. Beim Neubau des Bahnhofes Luzern wurden vom Kanton bereits entsprechende Vorleistungen erbracht. Es ist baulich vorgesehen – und darauf Rücksicht genommen worden –, dass diese Trassees erstellt werden können.

Bei der Initiative des Kantons Luzern im Jahre 1983 für einen Durchgangsbahnhof Luzern hat der Präsident der nationalrätlichen Kommission zitiert: «Die Bundesbahnen gehen davon aus, dass für diese Verbesserungen im Reiseverkehr» – auf der Nord-Süd-Achse – «nicht nur der Gotthard-Basistunnel, sondern auch der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut werden müsste.» Ich verweise auf das Amtliche Bulletin 1983, Seite 1370.

Diese Aussage hat heute nach wie vor Gültigkeit, Herr Bundesrat: Wenn das Problem des Flaschenhalses Luzern nicht gelöst wird, wird Luzern vom Reiseverkehr umfahren. Dadurch entsteht nicht nur der Zentralschweiz, sondern der ganzen Schweiz ein wesentlicher Schaden. Luzern ist das Zentrum einer der wichtigsten schweizerischen Tourismusregionen; es ist Ausgangspunkt für viele Ausflugsziele in der Zentralschweiz.

Wir bauen diese Alpentransversale sicher auch für den europäischen Fernverkehr, aber nicht nur. Wir bauen auch für unsere innerschweizerischen Bedürfnisse. Es nützt uns wenig, wenn die Touristen die Schweiz in drei Stunden durchfahren, das Zentrum der Schweiz aber nicht mehr als eigentliches Reiseziel angefahren werden kann. Wir müssen daher auch diese Bedürfnisse befriedigen.

Wir erwarten daher von Ihnen, Herr Bundesrat, dass Sie in der angekündigten Anschlussbotschaft auch das Problem der Zufahrten nach Luzern behandeln. Wir haben dafür Verständnis und akzeptieren es, dass die Zufahrtsstrecken erst später im Baukastensystem ausgebaut werden sollen, um diese Vorlage nicht zu überladen und zu gefährden. Ich verzichte daher im Interesse der Gesamtvorlage darauf, einen entsprechenden Antrag in die jetzige Vorlage einzubringen. Wir erwarten aber, dass das Zufahrtsprojekt Luzern im Baukastensystem später realisiert wird und nicht im Kasten verschwindet. Andererseits erwarten wir aber auch, dass die Zusatzbegehren unserer Nachbarregionen nicht dieser Vorlage aufgepfropft werden, sondern freundschaftlich ebenfalls zurückgestellt und später im Baukastensystem realisiert werden.

Itten: Als Anliegerkanton der Nationalstrasse N 2 ist Nidwalden direkt mit den Problemen des ständig ansteigenden Personen- und Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse unseres Strassennetzes konfrontiert. Die Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung auf der Schiene betrachten wir deshalb als ein vordringliches Anliegen, sowohl aus nationaler als auch aus regionaler Sicht.

Bei der Variantenwahl scheint es uns von erstrangiger Bedeutung zu sein, eine Lösung zu finden, die nicht nur den Forderungen nach einer besseren Verbindung für den internationa-

len Transitverkehr gerecht wird, sondern auch dem alpenquerenden schweizerischen Binnenverkehr maximalen Nutzen und eine bestmögliche und vor allem rasche Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringt.

Auch in der Bevölkerung meines Kantons beginnen sich jene Stimmen zu mehren, die den Forderungen aus dem Kanton Uri – auch dort, wo die Forderungen sehr extrem sind – zustimmen wollen. Als flankierende Massnahmen betrachten wir die Beibehaltung des 28-Tonnen-Höchstgewichtes und die Beibehaltung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für den Schwerverkehr auf der Strasse als unerlässlich.

Aufgrund der in der Botschaft behandelten Beurteilungskriterien kommen wir zum Schluss, dass die Variante Gotthard die gestellten Anforderungen am besten erfüllt. Die Gotthardlösung ist in den meisten Punkten den übrigen Planungsfällen überlegen. Sie ist allein in der Lage, die Nationalstrasse N 2 und den Alpen transit zu einem integralen Verkehrssystem zusammenzuführen und damit die Strasse optimal zu entlasten. Nur die Gotthardvariante liegt vollumfänglich auf schweizerischem Hoheitsgebiet und ermöglicht deshalb, sämtliche wesentlichen Entscheide ohne langwierige Verhandlungen mit dem Ausland selbständig zu fällen.

Mein Kanton begrüsst auch die Etappierung. Als Mindestanforderung für eine erste Etappe betrachten wir die Erstellung eines Transitkorridors für Strassengüterfahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe und 40 Tonnen Gesamtgewicht auf der Schiene durch den Bau eines Basistunnels und entsprechendem sicherheitstechnischem Ausbau der Zufahrtslinien im Rahmen der «Bahn 2000».

Schliesslich noch eine Bemerkung zur früher einmal im Basisbericht erwähnten möglichen Untervariante Seelisberg: Bei dieser Untervariante Seelisberg wäre eine offene Linienführung parallel zur N 2 durch die Stanserebene vorgesehen. Aus der Sicht unseres Kantons ist diese Lösung völlig unrealistisch: Es wäre eine unzumutbare zusätzliche Umweltbelastung im Raume Stans; die Lösung wäre auch im Interesse des Tourismus ohne jeden Sinn; die Linienführung würde für die Region nichts bringen, weil es sich um eine internationale Linie handeln würde. Infolge der Notwendigkeit, bei dieser Variante auch den Zürcher Ast der Neat über Luzern zu führen, würde der Verkehrsknoten Luzern unseres Erachtens überbelastet. Zug und Arth-Goldau würden durch die Neat nicht mehr bedient. Schliesslich auch noch eine Ueberlegung zur Gesamtverteidigung: Es wäre wenig sinnvoll, diese Variante zu wählen und die Neat in offener Bauweise unmittelbar neben einem bedeutsamen Militärflugplatz vorbeizuführen. Die Untervariante Seelisberg wäre für Nidwalden demnach unakzeptabel. Aufgrund der heutigen Beratungslage kann davon ausgegangen werden, dass diese Variante nicht mehr weiter verfolgt wird. Ich bin froh darüber, möchte aber von Herrn Bundesrat Ogi hören, dass dies auch so bleibt.

Hildbrand: Im Rahmen der Neat-Vernehmlassung des Bundes vom Jahre 1988 hat sich die Walliser Regierung für die Lötschberg-Simplon-Variante entschieden und sich für den Bau eines Lötschberg-Basistunnels mit einem leistungsfähigen Westanschluss eingesetzt. Mit einigem Befremden mussten die Walliser im Anschluss an die durchgeführte Vernehmlassung zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat am 10. Mai 1989 einen verkürzten Lötschberg-Basistunnel vorgeschlagen hatte. Die Westschweiz, die Walliser Regierung und der Walliser Grosse Rat haben sich gegen diesen Entscheid gewehrt und eine Aufwertung der Simplonlinie, einen Lötschberg-Basistunnel im Raum Brig und einen attraktiven Anschluss an das Mittelwallis als Rawil-Ersatz gefordert. Dieser umfasste einen Basistunnel von Kandergrund nach Brig, einen Anschluss für das Mittelwallis im Raume Leuk-Susten und den Autoverlad im Gebiet von Susten. Es handelte sich somit um eine Lösung, die den an den Lötschberg gestellten Aufgaben – erstens Transit; zweitens Ergänzung zu «Bahn 2000»; drittens Verbindung der N 6 mit der N 9 und Autoverlad – voll- und gerecht wird und zudem in bezug auf die Belastung der natürlichen und umbauten Umwelt geradezu optimale Bedingungen aufweist.

Nachdem sich aber herausgestellt hat, dass dieser Lösung,

die in jeder Beziehung und auf jeder Stufe uneingeschränkte Akzeptanz fand, angeblich aus finanziellen und zeitlichen Ueberlegungen auf Bundesebene keine Chance eingeräumt wurde, sah sich die Kantonsregierung am 13. Februar 1991 veranlasst, eine Kompromissvariante vorzuschlagen. Diese sieht im wesentlichen vor, einen Basistunnel bis in den Raum östlich der Agglomeration Visp sowie einen Ausgang für den Autoverlad und den Westanschluss im Gebiete Raron-Ost zu schaffen.

In bezug auf den internationalen Durchgangsverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt vermag diese Variante im Oberwallis voll zu befriedigen. Sie erfüllt die drei an den Lötschberg gestellten Funktionen, wie sie in der Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1990 verlangt wurden, vollauf. Es ist eine gute Lösung, die auch im Volk und in den betroffenen Gemeinden auf eine breite Unterstützung zählen kann. Obwohl der Westanschluss für das Mittelwallis und der Autoverlad nach Osten verlegt worden sind und dies eine klare Verschlechterung der Situation für die Region Leuk und das Mittelwallis bedeutet, unterstütze ich – im Interesse der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme auf Bundes- und Kantonebene – die Kompromissvariante der Walliser Regierung. Der Mehrheitsantrag der nationalrätlichen Kommission sieht in Artikel 4 einen Basistunnel im Raum Steg/Gampel/Raron vor. Diese Variante stellt einen unzumutbaren Eingriff in die Landschaft, die Siedlung und die bestehende Infrastruktur und Industrieanlagen dar. Sie führt zu einer Konzentration des gesamten internationalen, nationalen und regionalen Verkehrs auf der Simplonlinie im Raum zwischen Gampel und Brig. Mit dieser Konzentration wird auf einer Länge von etwa 20 km eine unzumutbare Lärmbelastung auftreten.

Der Mehrheitsvorschlag der nationalrätlichen Kommission, der übrigens weitgehend identisch ist mit der Variante des Bundesrates, kann unmöglich akzeptiert werden. Zudem wird er auch von den betroffenen Gemeinden und deren Bevölkerung geschlossen und mit grosser Entschiedenheit abgelehnt.

Herr Kollege Paul Schmidhalter hat zuhanden des Plenums einen Minderheitsantrag für die Linienführung des Lötschberg-Basistunnels gestellt. Sein Vorschlag ist identisch mit der Kompromisslösung der Walliser Regierung, unterstützt von der «Transalp 2005». Dieser Minderheitsantrag verdient Ihre und unsere Unterstützung, sofern Ihnen die Entwicklung und die Erhaltung des Oberwallis und seine Bevölkerung einiges bedeuten, denn nur ein Basistunnel im Raum Mundbach ermöglicht ein würdiges Dasein für Mensch und Umwelt im Oberwallis.

Ich ersuche Sie daher, den Minderheitsantrag Schmidhalter zu unterstützen, und danke Ihnen im Namen der betroffenen Walliser Bevölkerung herzlich für Ihr Verständnis.

On. Carobbio: Contrariamente al collega Rebeaud penso che, per perseguire gli obiettivi che lui aveva indicato di nuova concezione della mobilità e di protezione dell'ambiente, le trasversali ferroviarie alpine sono necessarie e urgenti.

Collega Rebeaud, già siamo in ritardo. Questa è l'ultima occasione, dopo anni di discussioni e preparazioni, per decidere. Perciò non posso accettare le proposte di rinvio, anche quando sono dettate da giusti intendimenti, come è il caso della proposta del Gruppo ecologista.

Un'opera importante, come la trasversale alpina, che ci impegnerà per un'intera generazione, non può più ammettere ritardi. Alcuni dei problemi e degli interrogativi sollevati vanno certo tenuti presenti, ma potranno e dovranno essere affrontati per tappe e parallelamente ai lavori di realizzazione dell'infrastruttura-base, cioè delle gallerie. Altri dovranno già essere vincolati, almeno come orientamenti, nel decreto che stiamo per approvare.

La mia dunque è stata ed è, in commissione come qui, un'adesione convinta al messaggio del Consiglio federale e alla relativa proposta, basata sul principio di due tunnel e della soluzione di rete.

Come sostenitore della priorità dei traffici pubblici, come fautore di misure efficaci di protezione dell'ambiente e come Ticinese che conosce i problemi che il traffico pesante oggi crea

sull'autostrada N 2, e per l'ambiente delle zone confinanti, non posso che essere a favore di questo progetto e non posso che auspicare che si passi rapidamente alla sua realizzazione.

Tuttavia, affinché l'imponente opera raggiunga veramente gli obiettivi, che lo stesso Consiglio federale indica nel suo messaggio, e cioè

- scaricare la strada dai traffici merci di transito;
 - contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria;
 - migliorare i collegamenti ferroviari internazionali e nazionali,
- penso che con la decisione di principio siano necessarie alcune scelte precise di misure collaterali. Misure, che il Consiglio federale e le decisioni della commissione non escludono, ma che – a mio parere – dovrebbero essere esplicitate meglio, come lo chiedono alcune proposte di minoranza, che sostengo.

Penso qui a norme anche legali per il trasferimento effettivo e completo di tutto il traffico merci di transito su strada, in modo che non sia più necessario realizzare nuove opere stradali – in particolare non sia più necessario il raddoppio della galleria autostradale del Gottardo.

Dissentito però dalla presa di posizione del Consigliere di Stato ticinese Dick Marty, che giudico perlomeno intempestiva, ma di ciò avremo modo di parlare nel dibattito di dettaglio.

Penso ancora a misure in favore della protezione ambientale sia per l'opera come tale, sia durante i lavori di costruzione. Queste misure mi sembrano estremamente importanti e devono essere chiaramente indicate nel decreto di legge.

Per finire, penso a misure in favore dei traffici regionali e della realizzazione di validi collegamenti fra traffici regionali e trasversale. L'opera deve certo servire per i collegamenti col l'estero e per il traffico di merci di transito, ma anche per migliorare i trasporti ferroviari interni. Il Ticino, on. Oggi, è un caso tipico. La trasversale alpina non deve essere solo un corridoio nel Ticino.

Chiedo quindi un impegno preciso, sia per i successivi studi della linea oltre Lugano, sia per la variante su Luino. E' assolutamente inaccettabile per i Ticinesi che la realizzazione della trasversale porti al risultato di trasferire su strada il traffico regionale. Questo deve rimanere su ferrovia e dev'essere integrato con la trasversale alpina.

Con queste considerazioni credo che il messaggio debba essere sostenuto e portato in porto rapidamente.

Wellauer: Die Zielsetzung einer schweizerischen Alpentransversale ist in Artikel 1 des Beschlusses A umschrieben. Nach dieser Zielsetzung muss sich die Schweiz nicht nur den Herausforderungen der europäischen Verkehrsentwicklung stellen, sondern auch ein Konzept zum Schutz der Alpen und der Umwelt vor weiteren ökologischen Belastungen entwickeln. Mit anderen Worten: Es geht um ein integriertes Gesamtverkehrssystem, das die Strasse entlastet und dadurch zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik führt.

Damit ein solch grosses Bauwerk tatsächlich zum Tragen kommt, muss es nicht nur technisch realisierbar, sondern auch noch marktgerecht sein und wirtschaftlichen Anforderungen genügen. Es sollte also langfristig verzinsbar und amortisierbar sein. Ist dies die vorgeschlagene Alpentransitlösung? Ich habe einige Zweifel: Der Bundesrat rechnet bei seinem Konzept mit einer durchschnittlichen Teuerung von 3 Prozent, und zwar bei Baukosten auf der Preisbasis 1989 von 10,1 Milliarden Franken.

Die nationalrätliche Kommission hat im Verlaufe der Beratungen und Konsultationen verschiedenen zusätzlichen und teils auch berechtigten Wünschen der Regionen teilweise Rechnung getragen, so im Kanton Uri, im Tessin, im Berner Oberland und im Wallis. Die Folge davon ist, dass der Gesamtkredit, basierend auf der Preisbasis 1991, nun auf 14 Milliarden angestiegen ist. Was uns aber heute schon interessiert, ist die Summe, die letztlich im Zeitpunkt, wo der erste Zug durch den Tunnel fährt, amortisiert und verzinst werden muss. Gehen wir davon aus, dass nächstes Jahr mit der Vorprojektierung, der Ausarbeitung von Linienführungsvarianten, anschliessend mit der Projektvereinbarung, der Ausarbeitung der Baueingaben und letztlich noch der eigentlichen Bauprojekte begonnen werden kann, so wird der Baubeginn im Jahre 1996 festste-

hen. Die Teuerung wird dannzumal gegenüber heute mit mindestens 15 Prozent zu Buche stehen.

Unter der weiteren Annahme einer Bauzeit am Gotthard von 15 Jahren, einer durchschnittlichen Teuerung von 3 Prozent pro Jahr – in den letzten Jahren hatten wir mehr – und der Finanzierungskosten zum Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen, wie das die Kommission in Artikel 10 vorschlägt – man geht zudem noch davon aus, dass bei Baubeginn der Zinssatz für Bundesanleihen 5 Prozent beträgt, was sehr unwahrscheinlich ist –, werden im Zeitpunkt, wo der erste Zug durch den Gotthardtunnel fährt, 26 bis 27 Milliarden Franken an Kosten aufgelaufen sein. Dabei ist das Bauzeit- und Kostenrisiko gemäss Ziffer 226.2 der Botschaft von minus 10 bis plus 30 bis 40 Prozent nicht berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind auch die Kosten für den Bau von neuen Zulaufstrecken aus der Ostschweiz, dem Mittelland und der welschen Schweiz, welche nach dem Baukastensystem mit separaten Botschaften hinzukommen werden.

Ich bin mir bewusst: Diese Zahlen sind nominal. Der Franken in 15 bis 20 Jahren wird nicht mehr der Franken von heute sein. Aber trotzdem stellt sich die Frage: Kann dieses Bauwerk den wirtschaftlichen Anforderungen genügen? Die Frage steht im Raum. Ich kann sie nicht beantworten, habe aber sehr grosse Zweifel. Ich bin aber auch überzeugt: Wenn wir etwas für unsere Umwelt tun wollen, können wir auf diese Aufgabe nicht verzichten. Dann dürfen bei einem Projekt von europäischen Dimensionen auch die Gesamtkosten nicht im Vordergrund stehen.

Aus dieser finanziellen Optik heraus ist das Konzept des Bundesrates sicher richtig, nämlich sich im Moment auf die beiden Bahntunnel zu beschränken und alle anderen zusätzlichen Ausbauwünsche auf den Zufahrten mit späteren Vorlagen nach dem Baukastensystem zu beschliessen.

Ich bin für Eintreten, möchte aber davor warnen, das Fuder mit vielen zusätzlichen Wünschen zu überladen, und bitte Sie deswegen, alle Anträge auf Erweiterung des Konzeptes abzulehnen.

Rüttimann: Ich bin ebenfalls für Eintreten auf diese Vorlage. Es ist höchste Zeit, dass wir ans Werk gehen, diese grosse Aufgabe des Jahrhunderts, wenn nicht gar des Jahrtausends zu verwirklichen. Das hat auch der Bundesrat erkannt und schnell geschaltet, aber auch unsere Kommission – das verdient erwähnt zu werden – hat sehr schnell und sehr effizient gearbeitet.

Ich möchte mich meinerseits nicht zu den grossen Linien und den Finanzbrocken dieses Werkes äussern, sondern zu einer im Moment eher noch marginal scheinenden Angelegenheit, nämlich den Zulauflinien zu den Alpentransversalen: Bei der BLS-Achse scheint das Problem schon jetzt gelöst oder die Lösung in Sicht zu sein – nämlich eine Vernetzung mit der «Bahn 2000» –, bei der Gotthard-Transversale als Hauptachse jedoch nicht, insbesondere auf der Nordseite nicht. Die Botschaft äussert sich zu diesem Problem sehr zurückhaltend. Auf Seite 107 wird sehr schüchtern und knapp erwähnt, dass von Basel her – also ohne Zweifel die Haupteinfallachse von Norden – die bisherige Linie über Olten bis Sursee genutzt würde und von dort der Weg in verschiedenen Neubaustrecken via neuen Durchgangsbahnhof Luzern über Immensee, Arth-Goldau, Schwyz und Aldorf führe. In einem Nachsatz wird erwähnt, dass in Immensee die bestehende Güterlinie Lenzburg–Othmarsingen einmünde, welche dann um ein drittes Gleis erweitert werde.

Diese Linie, die in der grösstmöglichen Länge durch das aargauische Freiamt führt, ist jedoch gleichzeitig die kürzeste und direkteste von Basel über Brugg, Birrfeld, Wohlen, und es ist schon heute abzusehen, dass sie vor allem für den Güterverkehr eine grosse Bedeutung bekommen wird. Auch wenn ein drittes Gleis angesetzt wird, so befürchtet die Bevölkerung – hier äussere ich meine Interessenbindung –, dass durch diese voraussehbare starke Belastung der Personenverkehr eingeschränkt, mindestens aber auf Sparflamme gesetzt werden könnte. Dafür wäre dann aber rund um die Uhr – während 24 Stunden! – der Lärm zu ertragen. Die früher einspurige Linie wurde in den letzten 30 Jahren auf Doppelspur ausgebaut,

und schon dadurch hat die Frequenz stark zugenommen. Zu dieser Prognose trägt noch der Umstand bei, dass in Birrfeld schon heute ein privatwirtschaftlicher Huckepackterminal in Betrieb ist – Herr Bundesrat Ogi, Sie haben ihn letzte Woche mit dem luxemburgischen Verkehrsminister besucht –; dieser wird zweifellos bei der Aufnahme des Alpentransitverkehrs, noch an Bedeutung gewinnen. Dass ein Ausbau der dortigen Einspur auf Doppelspur, also zwischen Brugg und Othmarsingen, folgen wird und folgen muss, ist selbstverständlich und wäre eigentlich schon überfällig.

Herr Bundesrat Ogi, ich stelle Ihnen daher drei Fragen:

1. Nach welchem Terminplan werden die Zubringer zur Gotthard-Basislinie ausgebaut?
2. Kann der Personenverkehr auf einer derart für den Güterverkehr prädestinierten Linie wie jener durch das Freiamt noch aufrechterhalten werden?
3. Sind Lärmschutzmassnahmen vorgesehen, da ja ein drittes Gleis wohl der heutigen Zweispurstrasse folgen müsste, d. h. nicht in einen Tunnel verlegt werden könnte?

Dass schliesslich der Kontrolle und Koordination bei diesem Mammutbauwerk grosse Bedeutung geschenkt werden, ist für mich ein wichtiges Anliegen. Es ist ein modernes, effizientes und fachlich kompetentes Kontrollorgan zu schaffen. Ich werde mir erlauben, bei der Detailberatung noch darauf zu sprechen zu kommen.

On. Baggi: Vivo nella regione dell'alto Ticino, fra le montagne, e ritengo giusto che anche la voce di quel piccolo ambiente vi sia portata.

Il mio Ticino non è quello delle industrie, non è quello dei servizi bancari, non è quello dello sviluppo economico basato sulla mano d'opera dei frontalieri. Il mio Ticino è rimasto al limite di quest'evoluzione. Il mio Ticino è ancora in gran parte agricolo e artigianale, dove le condizioni economiche sono ben lontane da quelle delle altre regioni.

L'autostrada sembrò poterci avvicinare ai centri più forti. Qualcosa certamente portò, almeno all'inizio. Ma ora, anche l'autostrada sembra uno dei nostri fiumi in piena, minacciosa.

Da secoli via di transito tra nord e sud, l'alto Ticino ha sempre sognato di ricavare vita dai traffici. E i traffici, la vita l'han portata, ma più a nord, oltre le alpi, o più a sud, verso i centri. Il moderno traffico propone ora all'alto Ticino di essere coinvolto nella più grande opera mai realizzata nelle alpi. Che cosa sente, che cosa aspetta, che cosa teme la mia regione? I sentimenti sono diversi. Vi è una grande speranza, certamente. Per tutta la durata dei lavori, giungerà sul posto nuova vita, portata dalle imprese, dalle maestranze, vi sarà lavoro. Terminata l'opera, la necessaria manutenzione sarà per dare una garanzia di occupazione. La stazione ferroviaria prenderà importanza. Biasca e dintorni diventeranno polo di attrazione, polo d'insediamento – questa è la speranza accompagnata però dalla consapevolezza degli inconvenienti.

Durante i lavori la presenza di lavoratori, sicuramente estranei al nostro ambiente, procurerà difficoltà di convivenza. Per questi lavoratori stranieri, certamente bisognerà sistemare abitazioni degne di uomini, con alloggio, uffici, installazioni sanitarie e di svago.

I lavori, soprattutto per gli accessi alla galleria, dovranno tener conto dell'ambiente della valle. Il materiale di scavo dovrà trovare una sistemazione adeguata.

La Valle di Riviera, tra Biasca e Bellinzona, dovrà essere particolarmente protetta. Già percorsa dal fiume, da due strade cantonali, dalla linea ferroviaria, dall'autostrada, questa valle dovrà accogliere anche la linea veloce. Si deve far in modo che questa valle non debba pagare un prezzo troppo alto.

Per il futuro, in loco, nella zona di Biasca o nelle immediate vicinanze, tutte le infrastrutture devono trovare posto: stazione, depositi, centrali di manutenzione. Non devono essere spostati a sud, come si è tentato di fare con l'officina delle ferrovie. E' solo così che l'alto Ticino potrà in futuro avere garanzia di vita.

Noi, delle Valli alpine del sud, aspettiamo la trasversale nuova, però, ed è questo il senso del mio discorso, chiediamo a coloro che saranno preposti alla sua realizzazione, di tener conto di quanto vi ho qui riassunto. La trasversale rischia, di soffo-

care l'ambiente piccolo e meraviglioso che abbiamo. Vogliamo che sia salvaguardato, rispettato, aiutato con quanto la trasversale potrà darci.

Portmann: Graubünden kam vor 190 Jahren als freier europäischer Staat und als jahrhundertalter, reger Freundnachbar Italiens zur Eidgenossenschaft; arm, aber stolz. Es hatte vom europäischen Nord-Süd-Verkehr über seine Pässe jahrhundertlang recht und schlecht gelebt. Kaum in der Eidgenossenschaft, brach der Bund mit dem Bau der Gotthardbahn das wirtschaftliche Rückgrat Bündens. Mit dem Passverkehr über seine Alpen war es schlagartig aus. Seither politisiert Graubünden für einen weniger einäugigen, weniger eingleisigen Bahnverkehr von Norden nach Süden durch unser Land. Und Graubünden politisiert mit Taten. Es hat dem Bund auf einem Sechstel der Landesfläche aus eigener Kraft eine Bahn gebaut. Graubünden trägt noch heute 15 Prozent dieser Bahnkosten. Welcher andere Kanton dieser Schweiz tut das? Graubünden hat dem Bund vertraut, denn der Bund versprach, er werde dem ganzen östlichen Landesteil die direkte Bahnzufahrt nach Italien durch die Bündner Alpen sichern. Heute steht dieses Parlament einen Schritt vor der Erfüllung dieses Versprechens. Das Versprechen – Herr Bundesrat Ogi – heisst nicht, Graubünden hat noch eine Option zugut. Garantieren Sie, Herr Bundesrat, garantieren Sie, Kolleginnen und Kollegen, dass Sie mit Ihrem ersten neuen Versprechen dahin wirken, dass die Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz einbezogen wird, dass Sie mit diesem neuen Versprechen nicht nur die Grossballungsräume Winterthur, Zürich und St. Gallen und neustens sogar Aargau – wie uns Herr Blocher gesagt hat – in diesen Bahnraum einbinden, sondern auch den grossen östlichen Landesteil, den Grosskanton Graubünden? Graubünden war einmal die Türkei der Schweiz. Damit muss es vorbei sein. Garantieren Sie, Herr Bundesrat, Kolleginnen und Kollegen, dass Sie mit Ihrem zweiten unbestimmten Versprechen den besonderen Verkehrsverhältnissen Graubündens Rechnung tragen, wenn Sie die bessere Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie verwirklichen, dass Sie mit diesem zweiten Neuversprechen nicht nur die Grossräume Winterthur, Zürich und St. Gallen, sondern auch den Grosskanton Graubünden besser an die Gotthardachse anbinden? Besser heisst für Graubünden: direkt. Garantieren Sie dieses «direkt»! Sie stellen damit Graubünden jener Ostschweiz gleich, die Sie meinen, denn Graubünden ist punkto Bundesbahn bis heute eine Wüste geblieben, auf dem Schienenweg abgeriegelt vom alten Nachbarn Italien. Die Alpentransversale will den Kanton Graubünden unterqueren, ohne Graubünden anzuschliessen. Zwei senkrechte Lüftungsschächte von 1000 und 1500 Meter Höhe sollen die dreckige Luft aus dem Basistunnel in die saubere Luft Graubündens blasen und frische Bündner Alpenluft in den Basistunnel pumpen! Und die Alpen Graubündens sollen neue Kunstberge bekommen, Aushubhalden des Basistunnels und der Schächte! Graubünden sagt ja dazu; aber, Freunde, nicht nur gegen neue Versprechen: Graubünden will einen Schrägschacht anstelle von zwei Vertikalschächten – und Graubünden hofft hier auf den Ständerat –, einen Schrägschacht, der nicht nur entlüftet, sondern gleichzeitig den Kanton mit der Gotthardlinie verbindet. Das – und nur das! – ist für Graubünden nicht nur «eine originelle Idee», wie einer meiner Vorredner meinte, sondern die Einlösung einer wirklichen Option. Öffnen Sie, Herr Bundesrat, endlich diese Perspektive! Halten Sie, Kolleginnen und Kollegen, da Wort, wo das Worthalten leichtfällt. Bedenken Sie, in der Staatspolitik gibt es Augenblicke, in denen das Selbstverständnis einer Teilrepublik verletzt werden kann – lasst uns das vermeiden!

Schüle: Wir diskutieren in der Tat ein Jahrhundertwerk, einmal für Europa – wobei wir allerdings verpasst haben, zeitgerecht eine Mitbeteiligung und Mitfinanzierung anzubehagen. Wir können heute realistischerweise den Alpentransit nur verbal als Alternative zum 40-Tonnen-Korridor anbieten und verlangen, dass das Transitabkommen mit der EG nun unverzüglich unter Dach gebracht wird.

Es ist aber vor allem ein Jahrhundertwerk für unser Land. Wir

streben damit verbesserte Verkehrs- und Umweltverhältnisse, besonders im Alpenraum, an – ein Jahrhundertwerk zugunsten unserer Alpenkantone, die ohne diesen Alpen transit vom Güterverkehr auf der Strasse buchstäblich überrollt würden. Die Aufgabe des Alpen transits ist es, auch in Zukunft eine sinnvolle Verkehrsteilung in Mitteleuropa zu gewährleisten. Die Schweiz wird auch in Zukunft etwa ein Drittel des alpenquerenden Verkehrs übernehmen müssen. Es geht aber auch um eine sinnvolle Verkehrsteilung in unserem Lande selbst. Die Güter müssen künftig noch mehr auf die Bahn verlagert werden. Und der künftige, sich verdoppelnde Güterstrom muss auf der Schiene bewältigt werden.

Welches sind die Voraussetzungen, damit der Alpen transit diese Aufgaben erfüllen kann? Wir dürfen nicht einfach zwei «Alpenlöcher» bauen. Wir brauchen ein vernetztes System, in das die Zufahrtsstrassen voll integriert sind, in das auch die ganze Ostschweiz zwingend eingebunden sein muss. Es geht dabei nicht um eine Art Abgeltung für den Splügen. Wir müssen einfach – das die Forderung – ein gesamtschweizerisch sinnvolles Verkehrssystem erhalten.

Mit Blick auf die europäische Landkarte ist es zwingend, dass unsere Bahn voll ins künftige europäische Hochleistungsnetz integriert wird. Ich habe in der Kommission deswegen die Gleichbehandlung der Romandie und der Ostschweiz verlangt. Die Kommission hat diesem Anliegen in den neu formulierten Artikeln 5 und 6 Rechnung getragen. Der Bund hat neu nach dem Kommissionsvorschlag auf den Einbezug der ganzen Schweiz in das europäische Hochleistungsnetz hinzuwirken. Persönlich hätte ich es vorgezogen, wenn man im deutschen Text von «Integration» der Westschweiz und der Ostschweiz gesprochen hätte statt nur vom weniger verbindlichen «Einbezug». Wir brauchen eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahn, die auch im Norden alle Tore zu den Nachbarn in Basel, Schaffhausen und St. Margrethen optimal nutzt.

Wenn der Alpen transit seine Aufgaben auch in zeitlicher Hinsicht erfüllen soll, müssen wir uns an das Konzept des Bundesrates halten und rasch einen möglichst kurzen Lötschberg-Basistunnel realisieren, um so die beim Simplon heute vorhandenen Kapazitätsreserven zu nutzen. Wir müssen in einer zweiten Etappe als Hauptachse den aufwendigeren Gotthard-Basistunnel – selbstverständlich umweltgerecht – erstellen.

Noch ein letztes Wort zu den Finanzen: Dieses Jahrhundertprojekt ist mit enormen Kosten verbunden. Die Kommission hat kräftig aufgestockt, um den berechtigten Anliegen der Kantone und Regionen Rechnung zu tragen. Nicht die hohen Investitionen selbst sind das zentrale finanzielle Problem. Diese Investitionen werden sich ja über zwei Jahrzehnte verteilen und lassen sich durchaus aus allgemeinen Bundesmitteln und Treibstoffgeldern finanzieren. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht stellt sich vielmehr das Problem der Rentabilität dieser Investition, die aus heutiger Optik nicht gewährleistet scheint. Persönlich bin ich aber vom volkswirtschaftlichen Nutzen des Alpen transits überzeugt. Dieser Nutzen wird ganz Europa zugute kommen. Die Bahnen werden darum im nächsten Jahrhundert auch einen rechten, zumindest bestimmt kostendeckenden Preis verlangen können. Wer weiss, vielleicht wird der Alpen transit für die Schweiz in einer fernen Zukunft gar zu einem guten Geschäft!

Luder: Um auf den auf uns zukommenden neuen Eurotransit einigermassen umweltgerecht reagieren und ihn verkraften zu können, ist der Bau der neuen Alpen transversale nötig. Weniger der Bundesrat in seiner Alpen transit-Botschaft, sondern vielmehr die vorberatende Kommission des Nationalrates hat aus den letzten grossen Bahnbaubeschlüssen der «Bahn 2000» zwei wesentliche Lehren gezogen: Erstens soll den Anliegen der betroffenen Kantone besser entsprochen werden, und zweitens haben schon jetzt Begehren von betroffenen Regionen für umwelt- und landschaftschonende Linienführung in der Vorlage Eingang gefunden. Dazu zwei Feststellungen.

1. Fristgerechtes Bauen: Bauwerke wie die Neat bringen nationalen und internationalen Nutzen. Es gibt aber auch die Di-

rektbetroffenen, bei denen der Nutzen im Vergleich zum Schaden, der entgegengenommen werden muss, unverhältnismässig klein ist. Die Erfüllung der Wünsche der Direktbetroffenen ist die beste Gewähr für einen fristgerechten Baubeginn – auf jeden Fall viel besser als fragwürdige Rechtsänderungen, wie sie nun für einen Teilbereich der «Bahn 2000» mit einem neuen Plangenehmigungsverfahren vom Bundesrat vorgeschlagen werden.

2. Kosten: Die Erfüllung von kantonalen und regionalen Wünschen ist neben der viel rascheren Realisierung schliesslich billiger als ein jahrelanges Seilziehen um die Linienführung. Bei Jahrhundertbauwerken wie der Neat fragt später niemand mehr nach den Kosten, sondern man wird nur noch darüber befinden, ob die Anlagen gescheit oder fragwürdig in die Landschaft gestellt worden sind.

Neben ihrer Notwendigkeit weist die Neat Schwachpunkte auf:

1. Die Botschaft spricht von der europäischen Herausforderung. Es fehlen aber konkrete, bindende Zusagen vom Ausland, für die Alpen transversale auch die nötigen Verladebahnhöfe zu erstellen und zu betreiben.

2. Den neuen umwälzenden politischen Veränderungen in Europa wurde kaum Rechnung getragen. Mit der Öffnung der Ostgrenzen wird neben dem Nord-Süd-Verkehr ein neuer Ost-West-Verkehr entstehen.

3. Eine unbekannte Grösse sind nun einmal die Kosten; es fehlen die Angaben für vorgesehene Massnahmen wie den Anschluss der Ostschweiz oder die Aufwertung der Simplonlinie mit einem Anschluss an das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz von Frankreich.

Für mich ist Eintreten gegeben. Ich werde mich aber gegen den Bau eines Lötschberg-Basistunnels stellen, das heisst, ich werde dem Antrag Biel mit einem eigenen Ergänzungsantrag zustimmen.

Ich bitte um Eintreten zum Gesamtprojekt.

Bircher Peter: Das ganze Neat-Projekt mit den beiden Alpenquerungen ist grundsätzlich zu begrüessen. Es scheint für die schweizerische Verkehrspolitik massgeschneidert zu sein. Man soll dieses Netz, das sich während gut hundert Jahren sehr wohl bewährt hat, erneuern und ergänzen.

Das ökologische Postulat, der Transit sei noch weit mehr auf der Schiene zu bewältigen, ist wegweisend und hier auch unbestritten geblieben. Ich stimme auch allen Verbesserungsanträgen der vorberatenden Kommission zu.

Das eigentliche Schlüsselwort für diese Vorlage – mit allen massiven finanziellen Folgen – ist die Ökologie. Aus diesem Leitwort ergibt sich denn auch mein grundsätzlich kritischer Einwand: Ist diese ganze, sich stets noch steigernde Mobilität – man spricht von einer nochmaligen Verdoppelung innert Jahrzehnten – der Weisheit letzter Schluss? Wollen wir diese mit allen Mitteln staatlich fördern oder zumindest zulassen? Ist es wirklich nicht möglich – die Botschaft negiert das nämlich teilweise –, im Rahmen der Europaverhandlungen nach Mitteln und Wegen zu suchen, um hier auch einige Grenzen zu setzen und vor allem den Verkehr das zahlen zu lassen, was er effektiv kostet?

Die Güterbeförderung ist offensichtlich zu billig und führt, wenn man das alles den freien Marktkräften überlässt – ich bin sehr für die freien Marktkräfte –, zu einem Verkehr von gigantischem Ausmass. Zwei kleine Beispiele:

Kürzlich kreuzten auf der Nord-Süd-Route im Freiamt zwei Züge. Jeder hatte das Gleiche geladen, nämlich Neuwagen einer deutschen Automobilfabrik. Damit wurde also in entgegengesetzter Richtung hin und her gefahren. Ein anderes Beispiel: Die berühmte Papierschichte. Holz aus Schweden, in Schweden geschlagen, Papierverarbeitung in Holland, Papierrollen werden den Rhein hinauf transportiert. Der Transport erfolgt dann in eine westschweizerische Grossdruckerei. Hier kommen Laster bis aus dem Grossraum von Paris und holen gedruckte Warenhauskataloge zur Verteilung ab. Ist das der Weisheit letzter Schluss? Macht das Sinn? Sollen wir für solche Masslosigkeiten – ich betrachte das einfach als Uebertreibungen – auf Schiene und Strasse Transportkapazitäten

bauen? Das muss man doch – bei allem Ja zur freien Marktwirtschaft – bedenken, das muss nachdenklich stimmen.

Ein weiterer Einwand: Das ganze Vorhaben ist doch sehr stark auf die beiden Alpenquerungen fixiert. Es erweckt den Eindruck, wir könnten Tunnels durch die Alpen bauen und alle Probleme seien gelöst. Wenn man dann allerdings die Botschaft und die Referate der Herren Kommissionsreferenten genau studiert, so sind sehr viele Hinweise auf ein Europakonzept zu finden, auf ein noch zu ratifizierendes Abkommen, auf Auswirkungen in anderen Regionen, auf die «Bahn 2000», auf den Huckepack-Korridor usw.

Es wird auch der Einbezug der West- und Ostschweiz erwähnt. Plötzlich redet man dann aber wieder – ich beziehe mich auf die Botschaft – von Zufahrtsstrecken. Das ganze Projekt hat aber grosse Auswirkungen für den gesamten Verkehrsablauf an den Hauptachsen, von Grenze zu Grenze. Es geht doch da nicht einfach um Zufahrtsstrecken zu den Alpentunnels. Diese verkürzte Sicht kommt leider schon bei Artikel 1 zum Ausdruck, in welchem vom Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen die Rede ist. Es geht gewiss um den Schutz der Alpen, aber nicht nur.

Auch wenn über die weiteren Schritte in der Vorlage ein Vorgehenskonzept festgeschrieben ist, stellen sich doch folgende Fragen: Wie gedenkt der Bundesrat aufgrund der weiteren Verfeinerung der Planung die Auswirkungen und Folgerungen auf die gesamten Haupttransversalen von Grenze zu Grenze und im Konsens mit der europäischen Verkehrspolitik periodisch darzustellen? Welche Folgen ergeben sich insbesondere im bereits dicht befahrenen Mittelland? Es wurde von Kollegen aus dem Aargau bereits darauf hingewiesen. Wie sind vor allem auch bestehende Kapazitäten sinnvoll nutzbar? Ich denke z. B. an den grosszügig konzipierten Rangierbahnhof in Spreitenbach. Sollte die jeweilige Berichterstattung, wie in Artikel 16 der Vorlage festgehalten, nicht auch die ganze Vernetzung mit «Bahn 2000» einschliessen?

Zum Schluss: Ich sage ja zur Neat, aber man darf nicht nur die Alpenquerungen im Blickfeld behalten; mehr Verkehrsökologie in der Europapolitik ist erforderlich. Das ist ein Thema. Die Auswirkungen auf alle Hauptlinien von Grenze zu Grenze der Schweiz sind zu bedenken und die Folgemaassnahmen im Verbund mit «Bahn 2000» periodisch aufzuzeigen.

Schmidhalter: Ich spreche im Namen der Interessengemeinschaft «Simplon-Lötschberg-Transalp 2005». Diese Interessengemeinschaft wurde 1988 gegründet und umfasst die sechs welschen Kantone Jura, Freiburg, Genf, Neuenburg, Waadt und Wallis sowie den Kanton Bern.

Bereits anlässlich der Vernehmlassung haben sich diese sieben Kantone sowie die CVP und die SP einheitlich und entschieden für das Konzept der gegenseitigen Ergänzung zwischen Gotthard- und Lötschberg-Simplonlinie ausgesprochen.

Vorerst möchte ich dem Bundesrat, aber auch der nationalrätlichen Kommission danken, dass sie auf das solide Konzept für eine schweizerische Eisenbahnzukunft im Rahmen des europäischen und nationalen Verkehrs eingetreten sind und dieses Konzept grossmehrheitlich unterstützen. Vor diesem Konzeptbeschluss wurde nur eine neue Nord-Süd-Bahnverbindung durch die Schweiz gesucht. Die Lötschberg-Simplon-Linie hätte viele Vorteile gehabt. Sie hätte schneller, billiger, rationeller sowie umweltgerechter realisiert werden können. Doch heute sind wir der Meinung, dass dies nicht eine gute Lösung gewesen wäre, da einseitig ein stark belasteter Bahnkorridor mit Transitgüterverkehr und schnellem Personenverkehr entstehen würde. Die Belastung der Umwelt in diesen durchfahrenen Regionen wäre nicht zu tolerieren und eine Linie – und wenn es auch nur die Gotthardlinie gewesen wäre – wäre bei möglichen Unterbrüchen zu anfällig gewesen.

Auf der anderen Seite hat das Schweizer Volk ja gesagt zum Konzept «Bahn 2000», was auch beinhaltet, dass wir in den nächsten hundert Jahren auf der Schiene einen Gemischtverkehr haben werden. Das heisst, wir haben keine superschnellen Personenverkehrsstrecken, sondern müssen versuchen, auf unserem guten Bahnnetz den Güterverkehr (Export, Import und Transit) sowie den städteverbindenden Personenverkehr optimal zu leisten.

Das transalpine Eisenbahnnetz im europäischen Verkehr muss auf der «Bahn 2000» aufbauen, und darin lag auch ein weiterer Vorteil der Lötschberg-Simplon-Linie. Mit fortschreitender Aufwertung der beiden bestehenden Achsen parallel zum Bau der beiden Basistunnel kann einerseits eine übermässige Verkehrskonzentration verhindert und andererseits eine optimale Verteilung des Bahnverkehrs auf zwei Nord-Süd-Strecken erreicht werden.

Bei den sieben Kantonen, die vor allem die Lötschberg-Simplon-Linie unterstützen, sehen wir ein, dass die rasche Realisierbarkeit des Lötschbergs einen Haupttrumpf darstellt. Wir werden daher alles daransetzen müssen, den Bau des Basistunnels zeitlich zu forcieren, damit bereits im Jahre 2000 die Basislinie ab Basel durch die Schweiz operationell und betriebsbereit ist. In der Zwischenzeit kann die vielkritisierte Doppelspur BLS gute Dienste leisten, und es sollte auch möglich sein, mit der Uebergangslösung gemeinsam mit dem Gotthard den anfallenden kombinierten Verkehr von Grenze zu Grenze auf der Bahn zu transportieren.

Die Westschweiz ist für die Aufwertung der Simplontallinie. Wir unterstützen diese Alpentransitvorlage einheitlich, weil mit dem Lötschberg-Basistunnel der Nord-Süd-Zubringer zum Simplon realisiert wird. Der Bundesrat und die Nationalratskommission schlagen vor, dass die Schweiz sich an das französische Hochleistungsnetz anschliesst. In diesem Sinne sind wir auch für den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf-Mâcon und einen TGV-Anschluss nach Basel. Mit «Bahn 2000» wird die Simplontallinie auf Schweizer Boden modernisiert und ausgebaut, und es sollte möglich sein, auch mit einem neuen Staatsvertrag das Problem Brig-Domodossola in Zukunft einer optimalen Lösung entgegenzubringen.

Der Bahnverkehr auf der Basislinie durch den Lötschberg, aber auch auf der Simplontallinie, wird zunehmen, und es wird daher notwendig sein, dass wir das Bahnproblem Brig-Domodossola lösen. Hier gibt es meiner Ansicht nach nur eine Lösung, nämlich einen neuen Basistunnel parallel zum bestehenden Simplontunnel. Darauf möchte ich an einer anderen Stelle zurückkommen.

Die Parlamentarier der erwähnten sieben Kantone werden grossmehrheitlich die Vorlage unterstützen.

*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*

Achte Sitzung – Huitième séance

Mittwoch, 13. März 1991, Vormittag
 Mercredi 13 mars 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

Wahlprüfung und Vereidigung Vérification des pouvoirs et prestation de serment

Präsident: Unser Kollege Richard Reich ist am 22. Februar dieses Jahres verstorben. Wir schreiten zur Wahlprüfung und Vereidigung seiner Nachfolgerin.

Nussbaumer, Berichterstatter: Das Büro hat die Wahl von Frau Trix Heberlein, geboren 1942, von Wattwil und Zumikon, wohnhaft in Zumikon, geprüft. Frau Heberlein ersetzt unseren verstorbenen Kollegen Richard Reich. Frau Heberlein ist Rechtsanwältin und erste Ersatzfrau der Landliste der Freisinnig-demokratischen Partei des Kantons Zürich. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sie mit Beschluss vom 6. März 1991 als gewählt erklärt. Dieser Beschluss ist im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 12. März 1991 veröffentlicht worden. Das Büro hat festgestellt, dass bei Frau Heberlein keine Unvereinbarkeit mit dem Nationalratsmandat besteht. Das Büro beantragt Ihnen, die Wahl von Frau Heberlein zu validieren.

*Frau Trix Heberlein wird vereidigt
 Mme Trix Heberlein prête serment*

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit) Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 401 hiervoor – Voir page 401 ci-devant

M. Martin: La mobilité est devenue une conquête de notre civilisation. Il ne sert à rien de se lamenter, rien n'empêchera nos contemporains d'en avoir toujours plus besoin. Les oppositions manifestées contre, elle apparaissent comme un anachronisme et sont significatives d'un obscurantisme d'un autre temps. En définitive, la mobilité signifie liberté, connaissance, découverte des autres; lutter contre ces éléments c'est refuser un acquis de civilisation.

Il est évident qu'il ne s'agit pas de n'importe quelle mobilité et pas à n'importe quel prix. Si la voiture a pu être et demeure un symbole de cette mobilité, le train, l'oublié de la dernière décennie, redevient un élément roi pour le transport des prochaines années. Rapide, peu négatif en termes d'écologie, il mérite notre soutien dans un pays comme le nôtre, dans un continent dont les confins ne sont pas trop éloignés comme c'est le cas de l'Europe. J'apporte donc mon appui aux grandes lignes européennes et aux axes transalpines qui en sont l'un des éléments majeurs.

Les concepts globaux défendus actuellement par la Confédération, RAIL 2000, Transit alpin, aide aux transports régionaux,

aide au trafic d'agglomération, sont à la mesure de notre pays et méritent notre accord, et je rends hommage au Conseil fédéral et particulièrement à M. Ogi, conseiller fédéral, pour le dynamisme qu'ils manifestent en cette matière.

Le caractère global de cette conception justifie la nécessité de la réaliser sous tous ses aspects sans défaillance. Notre pays, accroché aux Alpes, au Jura, a toujours vécu de la qualité de ses accès et de la fluidité de ses voies de transit: Gothard: indispensable; Loetschberg: absolument nécessaire; liaison vers l'ouest à travers le Jura: vitale; irrigation de la Suisse orientale: incontestable. Alors, cessons les querelles de clocher, attelons-nous à la tâche, acceptons les sacrifices financiers qui sont à la clef, c'est un défi de notre époque, de notre mobilité. Sachons être les successeurs des bâtisseurs du Gothard, du Simplon, du Mont-d'Or, du Hauenstein, des Chemins de fer rhétiques et de tant d'autres. Notre pays est confronté à un défi européen en matière de transports et les générations qui suivront ne comprendraient pas une caponnerie. Et ce d'autant moins dans une perspective majeure d'intégration et de développement. Il est temps que l'on fasse passer à travers les Alpes un souffle revitalisant, qui soit autre chose qu'un vent frileux, crispé dans une de nos vallées. Je vous invite à accepter l'entrée en matière et à voter l'ensemble du projet.

Frau Daepf: Dass wir eine, eventuell zwei Alpentransversalen brauchen, ist uns allen klar. Wir können uns glücklich schätzen, dass wenigstens nur die 28-Tonnen-Brummer unsere Schweizer Strassen benützen. Dass wir dafür dem Ausland etwas anbieten müssen, liegt auf der Hand. Wie wir es jedoch ausführen wollen, darüber scheiden sich die Meinungen. In letzter Zeit wurde ich mit viel Post beglückt; die meiste stammt aus einem Gebiet, das wir bisher nicht behandelt haben, nämlich aus der Region des Aaretals von Bern bis Thun und der Gegend bis Spiez. Ihr Grundtenor lautet: Verschone unsere Häuser, zünd' lieber andere an! Aus den Medien und aus Gesprächen merkten die Bewohner des sich langsam öffnenden Tals, dass eine Alpentransversale durch den Lötschberg Probleme mit sich bringen wird.

Auf der etwa 50 km langen Strecke bis zum geplanten Tunnelleingang liegen 16 Gemeinden. In diesen Dörfern und Städten leben zurzeit 100 000 Personen. Mitten durch diese Orte führt eine nagelneue Doppelspur. Diese Dörfer dürfen und müssen wir als sogenannte «Schlafdörfer» bezeichnen. Das heisst, dass der Regionalverkehr klappen muss, was zurzeit ganz toll gelöst ist. Vier Hauptpunkte berühren uns sehr stark und bereiten unserer Gegend Sorgen. Ich möchte sie in Form von Fragen an Herrn Bundesrat Ogi weitergeben.

1. Wie wird das Lärmproblem auf diesen Streckenstücken praktisch gelöst, wird doch in Zukunft schätzungsweise alle 5 Minuten eine Zugkomposition durch das Tal sausen?
2. Wie wir hören, wird durch die Neat dieses 50 km lange Stück intensiv genutzt, so dass wir Angst haben, dass der Halbstundentakt, den wir in dieser Region unbedingt brauchen, eingestellt werden muss.
3. Besteht nicht die Möglichkeit, dass die erwähnte Strecke gelegentlich auf drei oder vier Spuren ausgebaut werden muss, und wo würde das geschehen? Den bestehenden Geleisen nach, oder müssen eventuell wieder wertvolles Kulturland und Wald zwischen Bahntrasse, Autobahn oder Hauptstrassen geopfert werden?
4. Wird die dritte Spur ab Uttigen gebaut oder nicht? Nach Botschaft ja, nach Fachleuten nein. Ich weiss und hoffe zugleich, dass diese etwa 50 km lange, bereits bestmöglich behandelte Strecke wiederum neu gut aufgenommen wird und nicht neben den grossen Tunnelvorhaben verlorengeht. Diese Fragen möchte ich gerne beantwortet haben, bevor ich mich endgültig entscheide.

M. Cotti: Je vous félicite, Monsieur le Conseiller fédéral, ainsi que votre département et les Chemins de fer fédéraux, car vous avez agi rapidement et de façon opportune dans la préparation d'un programme qui rend crédible la politique suisse des transports. Le projet que nous traitons est d'une grande importance pour les populations des régions touchées par sa

réalisation. En effet, il réanime économiquement des vallées entières, et il est conçu de manière à respecter leur environnement. Les études effectuées sont rassurantes à ce propos.

Je constate avec satisfaction que le Conseil fédéral et la commission ont pris en considération les intérêts d'un des cantons concernés, soit le Tessin, en acceptant une proposition évitant de traverser Bellinzone en surface et en tenant ouverte une voie vers la frontière avec l'Italie.

Voici quelques considérations: je souligne avant tout que cette réalisation affecte les intérêts économiques, non seulement de la Suisse mais de l'Europe entière, en particulier des pays voisins tels que l'Allemagne et l'Italie. Elle redonne à la Suisse le rôle qui lui est propre et qu'elle avait perdu au cours de ces dernières décennies, c'est-à-dire celui d'assurer et de faciliter les communications en Europe.

En outre, il me paraît essentiel de déterminer d'ores et déjà les points d'entrée et de sortie des deux tunnels de base, tout en gardant une grande flexibilité en ce qui concerne les autres parcours. Ces derniers sont à l'étude, si bien que les habitants des régions intéressées auront la possibilité de s'exprimer. Les droits des citoyens et des régions sont ainsi assurés.

Rilevo in terzo luogo, con particolare compiacimento che il valico del Gottardo è considerato come punto cruciale del progetto. Aldilà dell'inevitabilità di questo valico, della sua predestinazione ad assolvere un ruolo centrale nei trasporti, va sottolineato che questa galleria ha l'innegabile vantaggio di trovarsi totalmente sul territorio della Confederazione svizzera il che non è il caso, per esempio del Sempione o dello Splügen. Per cui godremo di un alto grado di indipendenza nel decidere delle caratteristiche della galleria, nonché delle modalità di realizzazione e di finanziamento. Saremo in grado, quindi, di decidere con speditezza. Le decisioni sono solo nostre, non occorre concludere contratti internazionali che, anche quando i consensi di massima sono dati, comportano sempre un notevole tempo di negoziazione; né dovremo stipulare accordi speciali circa le modalità esecutive dell'opera.

In quanto alle opere relative alle due gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, verranno avviate contemporaneamente. Ma è ovvio che, vista la minore importanza delle opere al Lötschberg, queste ultime saranno approntate probabilmente con un decennio di anticipo su quelle del San Gottardo, sempre che le cose si mantengano secondo le attuali previsioni.

Ora dobbiamo essere coscienti che la linea Lötschberg-Sempione non risolve che in minima parte i problemi dell'Europa dei trasporti. La vera, definitiva soluzione ci sarà solo quando sarà messo in esercizio il San Gottardo. Occorre, quindi, accelerare i tempi di preparazione, occorre semplificare le procedure e rivedere la valutazione dei tempi tecnici di esecuzione, facendo capo ad una moderna metodologia di organizzazione, con idee nuove, per esempio, circa il trasporto degli inerti.

Concludo, ribadendo che il San Gottardo è il fulcro del progetto. Una situazione provvisoria, transitoria, perdurante nel tempo, in cui funzionasse già tutto dalle parti del Sempione, e nulla ancora dalle parti del San Gottardo, potrebbe essere costosa in termini economici, ecologici e politici. Non mi si fraintenda, sottolineo la priorità della soluzione del San Gottardo, ma sostengo la realizzazione del nuovo sistema ferroviario attraverso le alpi con la posa di quattro binari sul tracciato del San Gottardo e su quello del Lötschberg.

Voterò quindi per queste considerazioni con entusiasmo e con gratitudine l'entrata in materia.

Mauch Rolf: Auch ich begrüße die Vorlage als solche, die sachlich notwendig, ja überfällig und zeitlich dringlich ist. Ich danke dem neuen Departementsvorsteher, Herrn Bundesrat Ogi, und seinem Mitarbeiterstab für das Tempo, das sie eingeschlagen haben, um verlorenes Terrain wiedergutzumachen und nutzlos und nicht entschuldbar verlorene Zeit aufzuholen. Europa lässt grüssen!

Damit komme ich zu Kritik und zu meinen Anträgen: Der bisherige Verlauf der Debatte, das Fordern und Jammern, die kantonalen und kommunalen Anliegen und Wünsche von Gemeinden und Talschaften sind für mich der letzte Beweis dafür, dass die von uns eingeschlagene Dimension nicht stimmt

und daraus zwangsweise eine falsche Konzeption resultiert, die wir noch grundlegend korrigieren müssen.

Worum geht es denn eigentlich? Im Vordergrund muss für unser Land die Frage stehen: Welches ist die Aufgabe, die wir mit dieser zwanzig Jahre zu spät angepackten und erscheinenden Vorlage, mit diesem für unser Land absolut zentralen Werk zu lösen haben? Ich wende mich damit vor allem an die vielen verbalen Europäer hier im Saal und draussen, die nun einen säkularen, konkreten Tatbeweis zu erbringen haben; sie sind dies dem anstehenden Problem schuldig. Der EWR – wie immer er einmal aussehen mag, was zurzeit noch niemand voraussehen kann – und die europäischen Bevölkerungsbewegungen zwischen dem Norden und dem Süden des Kontinents werden auch in Zukunft, und zwar noch verstärkt, zu einem stetig steigenden Volumen im Verkehr von Norden nach Süden und umgekehrt führen. Die Alpenkette quer durch Europa steht dem als natürliches Hindernis im Weg. Das war auch historisch zu allen Zeiten immer so. Ich unterstreiche, dass der Schweiz immer die Aufgabe und das Recht zufielen, die Alpenübergänge zu sichern, und das in mehrfachem Sinne. Diese Vorkehrungen bildeten und bilden nicht nur eine natürliche Hausaufgabe der Schweiz, sondern – was staatspolitisch entscheidend ist – sie garantierten und garantieren zu einem grossen Teil ihre Unabhängigkeit und Unantastbarkeit für die sie in der Nähe oder Ferne umgebenden Mächte.

Die zentrale Beherrschung der Alpenübergänge macht einen wesentlichen Kern der Anerkennung unserer Unabhängigkeit und Neutralität durch die anderen Staaten aus. Die Neat ist damit in einer europäischen Dimension zu sehen. Heute stellt sich diese Aufgabe im Licht der modernen Verkehrsmittel der Gegenwart und der Zukunft und der exponentiell zunehmenden Mobilität von Menschen und Gütern völlig neu.

Noch im Laufe unseres Jahrzehnts werden die Deutschen Bundesbahnen von Norden her dem Rhein entlang vierspurig nach Basel fahren, und zwar als Hochgeschwindigkeits-Flachbahn mit grossen Lasten. Die gleiche Erscheinung haben wir im Süden: Neapel-Rom-Florenz bis Mailand gegen das Jahr 2000. Hier besteht der Grossraum Mailand mit rund 17 Millionen Einwohnern, das gewaltige Industriedreieck Mailand/Turin/Genova, vergleichbar mit dem nördlichen Pendant Mitteldeutschland/Ruhrgebiet/Hamburg/nordwestliche Meereshäfen inklusive bald einmal Grossbritannien.

Die Verbindung dieser Zentren und Räume zwischen den Schweizer Nord- und Südgrenzen ist die Aufgabe, die gestellt ist, nicht die Schaffung eines neuen, internen schweizerischen Schienennetzes für den Inland- und Touristenverkehr. Diese andere Aufgabe besteht auch, aber sie muss im Rahmen des Projekts «Bahn 2000» und weiterer nötiger Massnahmen gelöst werden. Die beiden Aufgaben – Transitverkehr einerseits, Inlandverkehr andererseits – sind aber strikte zu unterscheiden und getrennt zu halten. Denn der Güter- und Reisetransit über die Schweizer Strecke ist eine eindeutig europäische Aufgabe, an die wir ein anderes Mass anzulegen haben als an die unsere Täler und Agglomerationen verbindenden Strecken. Wir werden mit der hier vorgetragenen Kantönl- und Dorfpolitik der gestellten grossen Aufgabe nicht gerecht.

Der Transit durch die Schweiz zwischen der deutschen Grenze bei Basel und dem norditalienischen Raum erfordert eine durchgehende Hochleistungs-Flachbahn für hohe Geschwindigkeiten mit schweren Lasten. Dazu gehören notwendigerweise ein Gotthard-Basistunnel, neue, direkte Zufahrten über Pratteln-Olten-Luzern (umfahrend)-Gotthard (direkt)-Bodio-Luino, das meiste davon in Tunnels, um Höhenunterschiede (aus Energiegründen) und Bodenverschleiss zu vermeiden und die heute schon übermässigen Umweltbelastungen abzubauen.

Ich bitte Sie deshalb als Schlussfolgerung, anstatt einer epochalen Fehlleistung mit der Verzettlung riesiger Mittel zuzustimmen, im Sinne des Antrages Biel auf den Artikel 4 der Vorlage zu verzichten, die Schweiz nord-südlich mit Europa zu verbinden und nicht ein Biotop und «Appenzeller Alpenbahnen» zu bauen.

Ich werde mich deshalb für die Streichung der Lötschberg-Variante einsetzen und bitte Sie, diesen Antrag zum Beschluss zu erheben.

On. Caccia: La decisione per una nuova trasversale ferroviaria attraverso la Svizzera è in ritardo, rispetto alla crescita del traffico. L'urgenza non deve tuttavia far dimenticare una serie di condizioni generali, la cui realizzazione sarà il compito politico prioritario. In loro onenza la nuova opera darebbe un contributo limitato alla risoluzione dei problemi. Troppo spesso il dibattito si concentra su aspetti relativamente marginali, trascurando i problemi di fondo.

Mi propongo di trattare brevemente alcuni presupposti a livello europeo e la conseguenza per la Svizzera. Anzitutto alcune osservazioni sulle dimensioni spaziali.

I nuovi assi di transito alpino hanno una doppia dimensione spaziale – quella europea e quella regionale. Sono un elemento d'integrazione e di strutturazione a livello europeo. Con la galleria sotto la Manica e la rete ferroviaria veloce, i nuovi collegamenti transalpini avranno un ruolo importante nell'assetto dello spazio europeo.

L'impatto ha una scala continentale, va molto oltre il settore dei trasporti. Le nuove infrastrutture sono un elemento di un necessario riassetto complessivo del sistema dei trasporti che deve consapevolmente essere guidato verso obiettivi comuni riconosciuti.

L'integrazione dell'asse di transito con la realtà regionale, specie per il traffico passeggeri, è delicata sia per gli accessi al nord, sia per quelli meridionali alla galleria di base.

Tre livelli del problema sono rilevanti per l'analisi in un'ottica Europea, e in tutti vi è – a mio modo di vedere – un grave deficit decisionale e istituzionale.

Un primo livello. La politica dei trasporti definisce le condizioni generali del sistema dei trasporti, gli strumenti, gli obiettivi da raggiungere per l'interesse comune. Alcuni aspetti sono urgenti: una definizione del valore della mobilità e degli obiettivi dei trasporti, la piena considerazione dei costi esterni dei trasporti, l'integrazione con le altre politiche settoriali. Obiettivo primario è una limitazione della crescita e poi una stabilizzazione del traffico merci e passeggeri. Solo così, nuove infrastrutture ferroviarie potranno portare effettivi benefici ambientali.

Secondo livello: quello della pianificazione delle nuove infrastrutture e della loro realizzazione su scala europea.

L'obiettivo deve essere la creazione di un'infrastruttura europea, sufficientemente omogenea e pienamente intermodale ed una suddivisione equa dei costi e benefici fra i diversi attori.

Terzo livello: la gestione ottimale dei flussi di traffico, in particolare la creazione di un'autorità che gestisca il traffico transalpino in un'ottica intermodale e di razionalizzazione, con riduzione dei viaggi a vuoto, con precedenza alla ferrovia, con suddivisione del traffico fra i vari itinerari. Ciò presuppone però profonde riforme organizzative: il superamento di un'ottica settoriale e nazionale, la riorganizzazione del trasporto ferroviario per dargli una dimensione europea e sufficiente margine di manovra, la razionalizzazione di quello stradale.

Sono questi i presupposti per superare le gravi carenze organizzative del trasporto merci verso un miglioramento qualitativo dei servizi. Occorre sovrapporre alle infrastrutture un sistema di organizzazione, di gestione, in grado di sfruttarle razionalmente in una logica di complementarità fra i diversi mezzi di trasporto.

E vengo a qualche conseguenza per la Svizzera. Una decisione nazionale sulla trasversale alpina è certamente urgente, anche se rimangono parecchi punti da chiarire. A mio modo di vedere, due aspetti generali sono sicuramente maturi per una decisione. Il primo è quello della portata europea, dell'inserimento nella politica europea dei trasporti dell'opera; il secondo è la concezione generale di una struttura rete con i due assi principali del Lötschberg-Sempione e del Gottardo.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, occorre però distinguere fra le tratte di montagna e gli accessi, per cui vi sono i problemi maggiori. Mi limito agli accessi: una struttura a rete è definita dall'integrazione dei due assi fra di loro e con il resto della rete, con «Ferrovia 2000», il sistema ferroviario italiano, e da una concezione corrispondente del traffico passeggeri.

Di questa scelta fondamentale non mi sembra che siano state comprese le conseguenze profonde. Vi è un certo tempo per trovare le soluzioni, ma occorre ribadire che l'elaborazione di

una vera concezione a rete e la definizione delle opere necessarie è parte integrante della trasversale; è anche il presupposto perché una concezione modulare abbia un senso. E' importante affermare questo principio nel decidere la realizzazione della galleria di base.

Müller-Meilen: Wir stehen vor einem wichtigen Entscheid, der mit dem Bau der ersten Gotthardlinie zu vergleichen ist. Herr Bundesrat Ogi hat ein grosses Verdienst, dass wir heute eine spruchreife Vorlage beraten können. Mit der Verwirklichung eines Alpentransits schaffen wir erst die Voraussetzungen, um in adäquater Form an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden. Wir verschaffen uns im Gespräch über die europäische Integration einen Trumpf, der uns erlaubt, dem Druck zur Aufgabe der 28-Tonnen-Limite zu widerstehen und unsere Pflichten als europäisches Transitland auf der Schiene zu erfüllen. Umweltpolitisch schafft erst der Bau der neuen Alpentransversale die Voraussetzung dafür, dass wir auch künftig den Transitverkehr in überwiegender Masse auf den Schienen bewältigen und vielleicht sogar einen Teil des privaten Personenverkehrs auf die Schiene verlegen können. Langfristig gesehen ist der Bau der neuen Alpentransversalen ein entscheidender Schritt zum Schutz des Alpenraumes und zur Bewältigung der immer grösser werdenden Verkehrsprobleme.

Diese Hauptziele gilt es auch bei der Diskussion der Details nicht aus den Augen zu verlieren. Regionen können aber in der Schweiz nicht einfach überfahren werden. Ihre berechtigten Wünsche zu berücksichtigen und gleichzeitig zu verhindern, dass ein europäisches Projekt nicht im Sumpf unbegrenzter Sonderwünsche ertränkt wird, ist eine Gratwanderung, eine Aufgabe der Politik als Kunst des Möglichen. Nur auf diesem Wege können die grossen Probleme unseres Landes gelöst werden.

Die vorberatende Kommission hat versucht, diesen Mittelweg zu gehen. Man hat bei allen zahlreichen Korrekturen das Mass nie verloren, das für eine politische Realisierung dieses Grossprojekts unabdingbar ist. Masshalten und das Ganze im Auge behalten, diese zwei Maximen sollten auch für die Beschlüsse des Rates oberstes Gebot sein, wenn wir diese Vorlage über alle politischen Hürden bringen wollen. Mein Antrag zum Lötschberg-Südportal bewegt sich in diesem Rahmen.

Die Rückweisungsanträge sind alle abzulehnen. Herr Ruf und Herr Scherrer verlangen einen Kostenbeitrag der EG. Gerade die Erinnerung an den zitierten Gotthard-Vertrag und die Schwierigkeiten bei seiner Ablösung sollten uns hindern, eine finanzielle Beteiligung des Auslandes zu fordern, denn das Ausland würde nicht nur Geld geben, sondern auch Rechte fordern wie beim Gotthard-Vertrag. Wollen wir die Verfügungsrechte tatsächlich aus der Hand geben? Ob bei einer Kostenbeteiligung der EG die 28-Tonnen-Limite gehalten werden könnte, ist mehr als fraglich. Der Rückweisungsantrag der grünen Fraktion zeigt doch im Grunde einmal mehr ihre höchst widersprüchliche Politik. Sie stellt zwar schöne Grundsätze auf und wirft den Bengel der Forderungen dann so hoch, dass die umweltschonenden konkreten Projekte nicht mehr realisierbar sind. Ihre konkrete Politik richtet sich gerade in diesem Falle gegen ein Projekt des Umweltschutzes und ist kontraproduktiv. Deshalb ist auch ihr Rückweisungsantrag – wie alle anderen – abzulehnen.

Rutishauser: Die meisten Redner und Rednerinnen haben gestern und heute zusätzliche Wünsche in bezug auf Linienführung, Untertunnelung oder flankierende Massnahmen angebracht. Viele neue Anträge liegen auf dem Tisch. Aus der Sicht der einzelnen Regionen sind diese Zusatzwünsche zu verstehen. Sie alle zusammen stellen aber unser Vorhaben in Frage. Aus der Sicht der Ostschweiz wäre ich als Thurgauer bestimmt auch berechtigt, Zusatzwünsche für unsere Region anzubringen. Wenn wir mit Forderungen in bezug auf einen Anschluss der Ostschweiz eine gewisse Zurückhaltung üben und zurzeit keine bestimmte Linienführung verlangen, so deshalb, weil wir daran interessiert sind, einen Alpentransit so rasch wie möglich zu verwirklichen. Hier müssen die übergeordneten Landesinteressen vor die regionalen Wünsche ge-

stellt werden. Wenn wir das Fuder überladen, so können wir innert nützlicher Frist für den Transitverkehr auf der Strasse keine Alternative anbieten.

Wir erwarten aber auch von anderen Gebieten im Interesse des Ganzen eine vernünftige Zurückhaltung punkto Sonderwünsche. Mit dem zusätzlichen, von der Kommission vorgeschlagenen 80-Millionen-Planungskredit für einen Anschluss Ostschweiz hoffen wir, dass auch für unser Gebiet eine befriedigende Lösung gefunden werden kann, die das ganze Vorhaben nicht verzögert oder gefährdet.

Als Ostschweizer unterstütze ich alle Vorschläge der Kommissionmehrheit, lehne aber alle neuen, zusätzlichen Anträge ab. Die Kommission hat verschiedene Möglichkeiten geschaffen, sinnvolle Verbesserungen zu überprüfen, praktisch für alle Gebiete. Helfen Sie mit, dass möglichst bald mit dem Bau begonnen werden kann, damit unsere Verkehrspolitik gegenüber Europa glaubwürdig bleibt.

M. Longet: Notre ouverture philosophique et politique à l'égard de l'Europe ne nous aveugle pas quant aux aberrations de cette même Europe. Une de ces aberrations est effectivement le développement poussé à l'absurde des déplacements. On nous parle de l'Europe qui bouge, mais bouger pour bouger n'a pas de sens. Nous divergeons de la position du Parti écologiste en ce sens qu'il est évident qu'une telle dérive – car c'est une dérive – ne peut être corrigée qu'au niveau même où elle se crée et non ailleurs. La solution consiste à corriger à la source les politiques européennes des transports et de l'énergie. Il faut s'atteler à cet objectif de toutes nos forces, et offrir des tunnels ne suffit pas. Il faut faire de ces tunnels non un symbole de la bougeotte européenne mais un symbole du combat, de notre participation au combat, pour une autre politique des transports à l'échelle du continent.

Je saisis l'occasion pour remercier le Conseil fédéral et en particulier M. Ogi de son engagement pour nous préserver de l'invasion de camions totalement surdimensionnés par rapport à notre pays. C'est en attendant que l'on puisse maîtriser le trafic de transit à la source que l'augmentation de la capacité ferroviaire est indispensable, si l'on veut avoir la moindre chance que ce trafic passe par le rail et non par la route. Prendre le risque de ne pas être prêt techniquement à transférer le trafic sur le rail, c'est prendre le risque des 40 tonnes, c'est prendre le risque de nouveaux tunnels, routiers cette fois-ci. C'est là que l'on rasera les Alpes!

L'alternative, dans l'immédiat, si l'on ne fait pas ces tunnels ferroviaires, ce serait des tunnels autoroutiers, l'invasion par de nouvelles vagues de trafic routier, ce dont nous ne voulons absolument pas. L'alternative ne sera pas la réduction des déplacements inutiles d'un coup de baguette magique.

Les mesures d'accompagnement demandées soit par la commission soit par des minorités sont indispensables. Elles ne sont pas à proprement parler des conditions absolues à l'acceptation du projet, car elles pourraient intervenir à tout moment et même plus tard et elles se situent de toute manière sur un autre plan. Comme elles sont néanmoins indispensables, plus tôt on les décidera, mieux cela garantira la cohérence de notre volonté politique et c'est pour cette raison qu'il faut les adopter avec le projet même: il faut ces tunnels, mais nous voulons qu'ils s'insèrent dans une politique des transports. Nous ne voulons pas valoriser n'importe quel développement jusqu'à l'absurde. Ce message doit être lancé, car sinon nous n'affirmerons jamais la volonté de maîtriser quoi que ce soit. Nous ne ferons que suivre les phénomènes au lieu d'essayer de nous donner les moyens de les devancer et de les canaliser.

Enfin, permettez à un représentant du canton de Genève de se féliciter de l'engagement de la Confédération pour l'ouverture sur le réseau TGV. Je pense en particulier à l'article de l'arrêté qui a trait à la liaison Mâcon-Genève. J'aimerais remercier le Conseil fédéral de son engagement dans ce dossier et assurer les autres Romands que la liaison Mâcon-Genève ne vise aucunement à établir un monopole, de sorte que Genève serait la seule porte d'entrée vers la Suisse occidentale. Il ne s'agit aucunement de supprimer les autres points de passage, mais de considérer leur ensemble comme complémentaire. Dans ce sens, l'axe Rhin-Rhône est tout à fait complémentaire avec

l'ouverture de l'axe Mâcon-Genève. Je tenais à le préciser puisque dans ce débat, en plus de la traversée nord-sud, nous avons aussi une ouverture en direction de l'ouest. La Suisse occidentale sera bel et bien arrimée à ces traversées alpines et cela est très bien.

Steinegger: Es gibt ein geflügeltes Wort von Napoleon, wonach die Geschichte eines Gebietes das Produkt seiner Geographie sei.

Der Gotthard als Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa war für die Geschichte der Schweiz ein Kristallisationspunkt. Im Kanton Uri hat diese Geographie die Verkehrspolitik bestimmt, und die Verkehrspolitik war eigentlich unsere Geschichte. Aber in früheren Jahrhunderten brachte diese Transitfunktion auch im engeren Bereich Vorteile. Im 17. Jahrhundert bezog der Kanton Uri 75 Prozent der jährlichen Einkünfte aus Zolltaxen am Gotthard, und die meisten Talbewohner gelangten auf irgendeine Art und Weise zu Einkünften im Zusammenhang mit diesem Passverkehr. Dies hat sich geändert und damit teilweise auch die Einstellung. Wachsenden Nachteilen steht ein immer geringerer Nutzen gegenüber. Beim modernen Verkehr steht der rasche Transport von Ballungsraum zu Ballungsraum im Vordergrund. Die Zwischenräume können ihre Geographie zur Verfügung stellen. Die Neat wird ja nicht gebaut, dass Sie schneller von Zürich oder Basel im Kanton Uri sind, sondern dass man schneller mit einer wachsenden Zahl von Personen und Gütern nach Mailand kommt.

Nun sind uns natürlich die Prognosen über die künftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage bekannt. Wir wissen, was auf uns zukommt, und es stehen uns eigentlich drei Entscheidungsalternativen zur Verfügung:

1. Wir können aus einer Art verrückter Rekordsucht frohlocken, dass wir die Grössten sind, weil wir am meisten Transitverkehr und am meisten Transitstrassen und Transitbahnen haben.

2. Wir können ein verkehrsmässiges Alpenreduit fordern, wo man mit Hilfe von Subventionen ein beschauliches Leben führt.

3. Der Kanton Uri hat bisher einen dritten Weg gewählt: Wir wollen uns den Bedürfnissen eines wirtschaftlich zusammengewachsenen Europas nicht verschliessen. Wir sind aber andererseits der Auffassung, dass die Wirtschaft und die Technik, welche diese Bedürfnisse hervorbringen, auch in der Lage sein müssen, Transportsysteme zu schaffen und zu finanzieren, welche auf Dauer nicht zu einer zusätzlichen Umweltbelastung führen, sondern sogar zu einer Reduktion bereits bestehender übermässiger Belastungen aus dem Transitverkehr führen können.

Uri ist also offen für vernünftige Lösungen. Wir sehen uns aber nicht als potentielle Auswanderer einer künftigen Alpenwüste. Mit anderen Worten: Wir sind bereit, eine neue Alpentransitlinie zu diskutieren, wenn diese – bei Bau und Betrieb – auf unsere Umwelt maximal Rücksicht nimmt und die bisherigen Belastungen aus Strasse und Bahn in einem Masse reduziert werden, dass die neuen Belastungen mehr als kompensiert werden.

Eine Position zwischen jenen Fundamentalisten, welche bereits mit mehr Verkehr glücklich werden, und jenen Fundamentalisten, welche das Heil in gegenseitig abgeschlossenen Regionen sehen, ist nicht immer einfach. In diesem Spannungsverhältnis gilt für mich deshalb – in Abwandlung einer Parole eines Vorfahren –, dass ich einerseits hier in Bern als Urner für eine umweltgerechte Neat kämpfe, eine verfehlt Lösung auch ablehnen würde, aber dass ich andererseits in Uri als Eidgenosse wirke und dort auch auf die europäischen und gesamtschweizerischen Zusammenhänge hinweise.

Für mich gibt es nämlich ein Horrorszenario: Die Neat fällt in einem Referendumskampf durch, die Schweiz gerät unter den Druck der EG und der nördlichen und südlichen Nachbarn und lässt dann zur Abwendung wirtschaftlicher Nachteile, ohne Alternative 40 Tonnen auf der Strasse und ähnliches zu. Hier möchte ich unserem Verkehrsminister einmal danken für seine gute Politik bei der Abwehr dieser zusätzlichen Wünsche der EG. Er ist bald öfters mit ausländischen Verkehrsministern in Wassen, als ich das bin.

Aus der Verkehrsgeschichte am Gotthard kann man einiges lernen. Es gab verschiedene Episoden, in denen der zeitgemässen baulichen Anpassung und dem zweckmässigen Betrieb zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Wegen wirtschaftlichen Nachteilen erfolgte dann eine überstürzte Reaktion auf Druck des Auslandes und der Wirtschaftszentren in der Schweiz. In diesen Ausnahmesituationen war dann jeweils auch die Fremdbestimmung für den Kanton Uri am grössten. In diesem Sinne beantrage ich Eintreten.

Bodenmann: Meine Interessenbindung liegt offen. Ich bin Mitglied des Initiativkomitees der Alpen-Initiative, einer Initiative, die innerhalb kurzer Zeit zustande gekommen ist, einer Initiative auch, die in Form einer Standesinitiative im Kanton Uri die Unterstützung von 81 Prozent der direktbetroffenen Bevölkerung fand.

Die bereits vorliegenden ersten UVP-Untersuchungen zeigen deutlich auf, dass es nicht reicht, eine Neat, Basistunnels zu bauen, sondern dass es flankierender Massnahmen bedarf. Die Vertreter der SP haben in Form von Minderheitsanträgen die zwei entscheidenden flankierenden Massnahmen vorgeschlagen. Der Antrag Bircher verlangt, dass der Gütertransitverkehr zwingend auf die Schiene kommt. Der Minderheitsantrag Ulrich verlangt, dass wir die Strassenkapazität im Alpenraum nicht zusätzlich ausbauen und keine zweite Autobahnrohre durch den Gotthard erstellen. Das sind die zwei entscheidenden flankierenden Massnahmen.

Weniger weit gehen die Anträge der Grünen und von FDP-Präsident Franz Steinegger, denn bereits aufgrund der bisher beschlossenen Politiken ist absolut klar, dass, quantifiziert, die Gesamtbelastung des Verkehrs in den nächsten Jahren sinken wird. Das reicht aber nicht aus, weil sich die Luftverschmutzung in den betroffenen Regionen um das Drei- bis Vierfache verringern muss. Nur mit dieser Verringerung werden wir in den Alpentälern die Ozonwerte der Luftreinhalteverordnung überhaupt einhalten können.

Die Neat wird alles in allem nicht 14 Milliarden Franken kosten, sondern – wenn wir die Zulaufstrecken rechnen, wenn wir die Anschlüsse Richtung Ost- und Westschweiz rechnen, wenn wir die Lärmschutzmassnahmen, die nicht einmal Bestandteil dieses Paketes sind, rechnen – die Neat wird alles in allem zu heutigen Preisen 25 bis 30 Milliarden Franken kosten. Eine solch gewaltige Investition wird sich nur rechtfertigen, wenn wir erstens den Güterverkehr effektiv auf die Schiene bekommen und wenn zweitens der Güterverkehr in Zukunft seine Kosten trägt; sonst rechtfertigt sich diese Investition nicht.

Herr Bonny hat von seiten der FDP gesagt, dass es für die Freisinnigen – bevor diese Vorlage definitiv verabschiedet werde – klar sein müsse, dass die entsprechenden Verhandlungen mit der EG zu einem Resultat geführt hätten. Ich möchte dies unterstreichen und verschärfen: Solange nicht klar ist, dass die EG effektiv bereit ist, die Güter auf die Bahn zu bringen, bevor das nicht in einem Vertrag – in welchem auch immer – festgeschrieben ist, dürfen wir diese Vorlage nicht definitiv verabschieden. Wir würden von unserer Seite sonst das Referendum ergreifen. Es geht nicht an, dass wir 25 bis 30 Milliarden Franken Investitionen auslösen, ohne dass wir für diese – auch im europäischen Massstab – gewaltigen Investitionen eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene von seiten der EG zugestanden bekommen.

Die Neat ist – wenn wir das Projekt anschauen –:

1. eine Güter-U-Bahn für Europa;
2. eine S-Bahn, welche die Attraktivität des schweizerischen Mittellandes verstärkt;
3. ein Schweizer Tram auf dem europäischen Hochleistungsnetz der Eisenbahnen.

Die Neat bringt den betroffenen Regionen ökonomisch wenig und ökologisch beachtliche Belastungen. Deshalb sind wir der Meinung, dass den berechtigten Forderungen der betroffenen Regionen in bezug auf die Linienführung Rechnung getragen werden muss und dass es, abgesehen davon, billiger ist, den Anliegen dieser Regionen Rechnung zu tragen, als den Bau über Jahre und Jahrzehnte verzögern zu lassen. Wer bauen will, muss also den betroffenen Regionen und ihren Anliegen entgegenkommen.

M. Maitre: Le défi auquel nous devons répondre aujourd'hui est à la fois européen et helvétique. Européen, parce qu'il nous est demandé d'assumer le rôle qui est le nôtre, compte tenu de notre position géographique. La Suisse a toujours été un pays de transit et cette fonction est aujourd'hui renforcée par le développement et l'accroissement de la mobilité. Comme nous sommes un petit pays, il est en fait relativement aisé de contourner notre territoire et la question est très simple: si nous ne voulons pas être isolés, il faut répondre de manière crédible et dynamique à ce qui constitue aujourd'hui une nouvelle demande.

Il est d'autant plus nécessaire d'y répondre, comme le Conseil fédéral nous propose de le faire, que nous sommes par ailleurs exigeants en matière de trafic routier et que nous imposons à cet égard un certain nombre de limitations. Dans cette perspective, je dois dire que le discours lyrico-apocalyptique que l'on a entendu hier dans la bouche des écologistes est tout simplement consternant lorsqu'il n'est pas franchement risible. On ne peut pas, tout à la fois, dire qu'il faut veiller à réduire la charge que fait peser sur l'environnement le trafic routier et s'opposer au développement des axes ferroviaires.

Par ailleurs, le défi que nous devons relever est également un défi de type interne, un défi qui se pose sur le plan helvétique. On aurait pu en effet être tenté d'apporter une seule réponse à la demande qui consiste à aménager de nouveaux axes de transit ferroviaire performants, proposer de réaliser un seul couloir. Il n'y a pas si longtemps, le Conseil fédéral était vraisemblablement prêt à céder à cette tentation. Il faut aujourd'hui rendre hommage à la sagesse de notre gouvernement ainsi qu'à sa volonté d'efficacité en prévoyant deux couloirs ferroviaires. Cela est fondamental pour des raisons de sécurité, mais cela est également nécessaire parce qu'il en découle une meilleure irrigation du pays. Ce projet est un véritable projet qui repose sur une conception «réseau», laquelle représente, en Suisse, la seule chance d'aboutir. Nous aurons d'ailleurs vraisemblablement l'occasion d'y revenir dans le cadre de la discussion de détail. De surcroît, ce projet est sage parce que susceptible d'être réalisé par étapes et qu'ainsi on peut effectivement répondre plus rapidement – ou, pour être tout à fait honnête, moins lentement – que l'on pouvait l'envisager à une demande formulée par l'Europe, à une attitude que l'Europe attend.

Je voudrais revenir sur le dernier aspect de ce qui est aujourd'hui également un défi helvétique, à savoir la capacité de notre pays de réaliser un ouvrage de cette ampleur dans des délais raisonnables. Sur ce point, il ne faut pas masquer la réalité: il ne fait aucun doute que nous devons desserrer le filet réglementaire qui a été mis en place et qui, à l'origine, se voulait à juste titre protecteur, mais qui, aujourd'hui, est devenu franchement paralysant. Le défi fondamental des nouvelles transversales ferroviaires alpines c'est le défi posé à notre pays de réaliser un ouvrage de grande ampleur dans des délais acceptables.

Keller: Dieses Werk ist der offensichtlichste Tatbeweis für die Bereitschaft und den Willen der Schweiz, sich in Europa zu integrieren. Der Beschluss ist notwendig, aber Euphorie löst er bei mir nicht aus.

Wenn ich in der Botschaft des Bundesrates lese, der alpenquerende Personenverkehr nehme bis zum Jahr 2020 um 50 Prozent zu, und wenn ich lese, dass der alpenquerende Güterverkehr sich im gleichen Zeitraum ungefähr verdopple, und wenn ich andererseits dann von den Prognostikern erfahre, dass die europäische Bevölkerung im gleichen Zeitraum kaum mehr wachsen werde, dann frage ich mich nach dem Sinn dieser gewaltigen Mobilitätssteigerung, und ich frage mich, ob das nun wirklich der Ausdruck des oft beschworenen qualitativen Wachstums sei.

Aber mit Blick auf die Realitäten des europäischen Umfelds ist mir klar, dass wir dieser Alpentransversale zustimmen müssen, weil wir nicht anders können.

Jeder von uns betrachtet diese Alpentransversale auch aus der Sicht seiner Region, seines Kantons.

Aus der Sicht des Aargaus: Was die Schweiz als Durchgangskanton für Europa ist, das ist der Aargau als Durchgangskanton

für die Schweiz. Mit dieser Vorlage werden beide in dieser Funktion gewaltig verstärkt. Für den Aargau bedeutet diese Transversale kurz und bündig eine weitere bedeutende Belastung im nationalen Interesse. Das muss hier gesagt sein.

Sie werden verstehen, dass die Begeisterung in der Bevölkerung nicht sehr gross ist, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Diese Transversale berührt uns mit ihrem gewaltigen Verkehrsaufkommen direkt auf dem Kantonsgebiet.
2. Wir befürchten ein ungehemmtes Herübergleiten des Verkehrs aus dem Raume Zürich über das bestehende aargauische Schienennetz an die Neat heran.
3. Wir befürchten ganz konkret und ernsthaft eine Verdrängung des Regionalverkehrs von der Schiene.

Diese Bedenken, Herr Bundesrat Ogi, möchten Sie bitte ernst nehmen! Was wir brauchen, das sind klare Zusagen, und ich möchte Sie von Ihnen auch hören:

1. Die Einbindung des Raums Zürich darf den Aargau nicht über Gebühr mit weiterem Verkehr belasten.
2. Der Regionalverkehr auf den aargauischen Schienen darf nicht beeinträchtigt werden.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, das ernst zu nehmen. Der Kanton Aargau hat im nationalen Interesse immer sehr viel Verständnis gezeigt, aber es würde nicht begriffen, wenn uns diese Vorlage zum Hauptsponsor der EG machen würde.

Seller Hanspeter: Tatsächlich, es «neatet» sehr. Wohl noch selten wurde das Parlament mit so vielen Schreiben, Vorschlägen, Anträgen und Anrufen von Regierungen, Interessengruppen, Organisationen und Einzelpersonen überflutet wie bei diesem Geschäft. Damit drückt sich wohl das ausserordentliche Interesse aus, das man diesem Jahrhundertgeschäft entgegenbringt. Verschiedentlich wurde gestern etwa kritisiert, dass sich 39 Einzelvotanten zum Eintreten äusserten und noch äussern werden. Darf ich diese Kritiker daran erinnern, dass im Laufe der Legislaturperiode verschiedentlich bei wesentlich unbedeutenderen Vorlagen bedeutend mehr Eintretensvoten gehalten wurden.

Trotz dieses Verständnisses für das Interesse lassen Erfahrungen mit ähnlichen Vorlagen befürchten, dass die Realisierung nicht vor 20 Jahren erfolgen kann. Während dieser Zeit wird das Transitgütervolumen ständig anwachsen, ob wir das heute wahrhaben wollen oder nicht. Es scheint mir deshalb wichtig und notwendig, dass in der etwa zwei Jahrzehnte langen «vor-neatschen» Zeit Uebergangslösungen getroffen werden, um unsere Strassen bereits jetzt etwas zu entlasten und einen Teil dieses Schwerverkehrswachstums auf die Schiene umzulegen.

Man sprach bekanntlich von einer dritten Schiene im Lötschbergtunnel. Die maximal sieben Züge pro Richtung und pro Tag brächten hier eine Umlagerung von jährlich etwa 100 000 Lastwagen, einen Minderverbrauch von rund 10 000 t Treibstoff und eine entsprechend reduzierte Schadstoffbelastung.

Darf ich annehmen, dass diese Uebergangslösung – es kann sich ja nur darum und nicht um einen Ersatz handeln – weiterhin verfolgt und die Realisierung noch im zweiten Jahrtausend in Angriff genommen wird? Das Lösen grosser Probleme und das Verwirklichen pionierhafter Projekte waren in unserem Staat immer schon mit heftigen Geburtswehen verbunden. Mit Hinausschieben aber löst man keine Probleme, und Rückweilen hiesse verzögern und nochmals verteuern. Das ist weder umwelt- und verkehrspolitisch noch finanzpolitisch sinnvoll. Wir wollen und dürfen nicht bloss global denken und dann lokal handeln, nicht bloss von Europa reden, sondern müssen konsequenterweise auch etwas Entsprechendes tun.

Zwar steht es einem Staat gut an, berechtigten und machbaren Anliegen von Direktbetroffenen, von Regionen oder von Minderheiten Rechnung zu tragen. Ueberspannen wir aber den Bogen nicht, und vergessen wir nicht – bei allem Verständnis für diese Anliegen, die man in vertretbarer Weise mit einbeziehen soll –, die Neat-Vorlage auch durch die nationale Brille zu beurteilen! Raffen wir uns zu einem mutigen und zukunftsweisenden Entscheid auf, und treten wir auf die Vorlage ein! Vernünftigerweise müssen wir mit Blick auf das Ganze ex-

trems und kaum realisierbare Forderungen ablehnen. Ein überladener Karren hätte ja kaum eine Chance, alle Hürden zu nehmen und das Ziel zu erreichen.

Salvioni: Der Kanton Tessin steht hinter dem Projekt des Bundesrates, das politisch, finanziell und technisch ausgewogen ist und bleiben sollte.

Im Jahr 1983 – es sind kaum acht Jahre her – schrieb der Bundesrat, dass das Problem der Alpentransversale erst nach dem Jahr 2000 geprüft würde. Die Steigerung des Verkehrs auf der N 2 – insbesondere des Schwerverkehrs – und die Motion, die ich 1984 einreichte, sorgten für ein Umdenken des Bundesrates. Die Prognosen hatten sich bewahrheitet. Der Privatverkehr riskierte, von der N 2 verbannt zu werden.

Der Kanton Tessin befürwortete den Bau der Alpentransversale seit Jahrzehnten. Das hätte aber nicht genügt. Der internationale Druck wurde massgebend. Die Kantone Tessin, Uri und die anderen von der N 2 berührten Kantone würden auf die Neat gerne verzichten, wenn der Schwerverkehr auf der N 2 verboten würde. Die Neat bringt sicherlich eine schwerwiegende Umweltbelastung, trotz flankierenden Massnahmen. Die erhofften Vorteile sind eine Herabsetzung des motorisierten Schwerverkehrs auf der N 2 und eine Einbettung der Schweiz in den internationalen Waren- und Personenverkehr. Diese zwei erhofften Ziele kann man nach meinem Dafürhalten nicht mit Verboten erreichen. Ich glaube an die Regeln des Marktes. Man kann diesen Effekt erreichen, indem man im öffentlichen Verkehr ein besseres Angebot macht. Nur damit ist es möglich, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Diese zwei Elemente, Herabsetzung des motorisierten Schwerverkehrs und Einbettung der Schweiz in den internationalen Verkehr, gestatten uns folgende Schlussfolgerungen:

1. Die Neat-Linie muss parallel zur N 2 laufen, sonst werden wir keine Reduktion des Verkehrs auf der N 2 erreichen.
2. Die flankierenden Massnahmen müssen die Umweltbelastungen auf ein Minimum reduzieren, weil die betroffenen Regionen bereits einen hohen Preis bezahlen, damit die Schweiz nicht umfahren wird. Der Bau muss so schnell wie möglich begonnen und zu Ende gebracht werden. Die Kosten müssen die Rentabilität garantieren können. Deshalb kann man nicht alle regionalen Verkehrswünsche auf die Neat laden. Auch wenn – wie ich glaube – der Intercity-Personenverkehr morgen von Swissmetro übernommen wird, wird die Neat für den Warenverkehr trotzdem unersetzlich bleiben. Ich beantrage Eintreten auf die Vorlage.

Amann: Ich kann eine gewisse Genugtuung nicht verhehlen, dass ich als vormals jüngstes Ratsmitglied diese Debatte gegen Ende meiner vierten Amtsdauer überhaupt noch erleben darf. Sie haben die leise Ironie in meinen Worten gewiss nicht überhört. Ich finde, unsere Mühle Demokratie mahlte wieder einmal viel zu langsam. Jahrzehnte des Verdrängens und Aufschiebens bringen uns nun im Kontext mit dem Aufbruch der EG in fatalen Zugzwang. Der beste Beschluss vermag nur noch halbwegs zu überzeugen, wenn er nicht zum richtigen Zeitpunkt erfolgt. Zeigen wir uns der verkehrspolitischen Herausforderung des Jahrhunderts gewachsen, auf dass nicht das Verdikt «Gewogen und zu leicht befunden» über uns gesprochen werde. Dieses Alpenland war als Drehscheibe Europas allzulange nur auf sich selbst fixiert, hat seine Aufgaben in der Völkergemeinschaft auch für Europa sträflich vernachlässigt. Das Zaudern gefährdet nunmehr unsere eigenen legitimen Interessen. Wir drohen fremdbestimmt und überfahren zu werden. Dabei wäre der aktuelle Handlungsbedarf zugleich die grosse Chance. Der im Bau befindliche Kantalunnel zeigt dies.

Die EG wird mit oder ohne uns zum Wirtschaftsgiganten, zum schwergewichtigen, umweltgefährdenden Riesen, das müssen auch die Grünen als Realität zur Kenntnis nehmen. Europa wird aber nur als sanfter Riese ökologisch und sozial auf Dauer überleben können, sonst geht es am eigenen Gewicht zugrunde. Wir hätten doch da eine Mission, eine Vorreiterrolle auf dem Gebiete von Umwelt und Verkehr zu übernehmen. Mit einer zwingenden Umlagerung des umwelt- und menschen-

feindlichen Güterfern- und Transitverkehrs auf die Schiene können wir nicht nur den irrsinnigen 40-Tonnen-Strassenkorridor durch die Alpen abwenden, sondern weit über die Grenzen hinaus Verkehrssimulationen vermindern und den Moloch LKW-Verkehr in die Schranken verweisen.

Der Alpentransit-Beschluss ist sodann die längst überfällige Ergänzung zum Binnenverkehrskonzept «Bahn und Bus 2000», einem Konzept, das sich allzusehr auf die Mittelland-Stadt zwischen Genfer- und Bodensee beschränkt und den Voralpen- und Alpenraum vernachlässigt. Die Integration des Nord-Süd-Verkehrs auf den Verkehrswegen Graubündens, des Tessins, des Wallis sowie der Ausbau der Zulaufstrecken im Voralpenraum wurde dabei stets auf die nachfolgende Alpentransitvorlage verwiesen. Genau da aber liegen auch die grössten Schwächen des vorliegenden Konzepts. War es die Angst vor Kosten oder regionalen Widerständen, die den Bundesrat bewog, sich derart rigoros auf die Erstellung der beiden Basistunnels zu beschränken?

Kein Mensch wird uns die Behauptung abnehmen, allein mit einer Kombination der beiden Streckentorsos von Arth-Goldau bis Lugano und von Heustrich bis Raron einen leistungsfähigen und zuverlässigen Transitverkehr aufziehen zu wollen. Alle Mystifizierung und Heraufstilisierung des Baukastenprinzips kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der kleinstmögliche Verzicht auf einen angemessenen Ausbau der Zufahrtslinien der gravierendste Mangel am Transitverkehrskonzept ist. Ungenügender Ausbau von Zufahrtstrecken bedeutet:

1. Gegenseitige Behinderung von «Bahn 2000» und Alpen transit in Bau und Betrieb.

2. Kapazitätsprobleme, teils Ueberlastung, teils Ueberkapazitäten.

3. Geringe Durchschnittsgeschwindigkeit, ungenügende Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

4. Verdrängung des regionalen Personenverkehrs auf die Strasse, das ist übrigens schon im Gange.

Der zweite gravierende Mangel ist die sachlich nicht gerechtfertigte Marginalisierung der Ostschweiz. Nachdem sich die Kollegen Giger und Jaeger bereits eingehend mit der Problematik der FEW/Prognos-Studie über die Güterverkehrsnachfrage der Ostschweiz befasst haben, möchte ich Sie beim Eintreten nicht nochmals damit belästigen. Nur soviel: Mit Studien lässt sich alles beweisen und sogar auch dessen Gegenteil. Mit den Vorgaben ist das Resultat oft schon vorprogrammiert. Die Gutachten von Professor Heimerl sowie von Zierl-Consult bestätigen mich jedenfalls darin, an der Forderung nach einer Konkretisierung des Einbezugs der Ostschweiz und damit an Minderheitsantrag zu Artikel 6 festzuhalten. Seitenlange Erwägungen in der Botschaft nützen uns nichts, solange sie im referendumpflichtigen Bundesbeschluss A keinen entsprechenden Niederschlag finden.

Von zentraler Bedeutung sind schliesslich die flankierenden Massnahmen, wie sie die Minderheiten I und II in Artikel 1 bis beantragen. Ohne garantierte Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene mit Vollkostendeckung, verbunden mit einer spürbaren Entlastung der Umwelt, ist das ganze Konzept ein Schlag ins Wasser.

Fazit: Uebergeordnete Gesichtspunkte sprechen für Eintreten auf die Vorlage trotz erheblichen konzeptionellen und regionalpolitischen Vorbehalten. Der Entwurf des Bundesrates ist verbesserungsfähig. Die entsprechenden Anträge sind gestellt. Der Ausgang dieser Debatte wird letztlich über das Ausmass meiner Zustimmung beziehungsweise Enthaltung entscheiden.

Bühler: Vor ein paar Jahren haben wir hier den Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur beschlossen. Damit hat der westliche Teil unseres Landes eine deutliche Aufwertung seiner Alpentransitstrecke erfahren. Die Zentralschweiz hat mit der Gotthardachse ebenfalls eine wichtige Transitlinie. Nur die Ostschweiz ist bisher leer ausgegangen. Nun schlägt der Bundesrat vor, diese beiden bestehenden Achsen wesentlich aufzuwerten – jenen, die bereits haben, wird also erneut gegeben, und die Ostschweiz hat wieder einmal, wie schon so oft, das Nachsehen. Staatspolitisch ist der Antrag des Bundesra-

tes, der sonst bei jeder Gelegenheit vor dem Aufreissen von Gräben zwischen Landesteilen warnt, völlig unverständlich, ja direkt bedenklich. Dazu kommt, dass die Berechnungen des BAV über den zu erwartenden Verkehr aus dem Raume Stuttgart/München Richtung Bodensee und weiter nach Süden mit jeder Garantie weit unter der Realität liegen. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wird in dessen Ostländern ein grosser Wirtschaftsaufschwung zwangsläufig zu riesigen zusätzlichen Verkehrsströmen führen, die mangels einer Transitbahn im Osten unseres Landes zu einer unverantwortlichen und unerträglichen Zunahme des Transitverkehrs auf der Strasse, also auf der N 13, der San-Bernardino-Route, führen.

Der bessere Anschluss der Ostschweiz, wie er vom Bundesrat propagiert wird, kann nur Teilen der Ostschweiz etwas bringen. Ganz klar ist auf jeden Fall, dass der Kanton Graubünden und das St. Galler Oberland total abgeschnitten werden. Einen Kanton derart ins Abseits zu drängen, ist staatspolitisch höchst bedenklich. Ich kann nicht begreifen, dass der Bundesrat dieser staatspolitischen Komponente nicht etwas mehr Gewicht beigemessen hat.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben ja aus diesem Grunde selbst den Begriff «Option Graubünden» geprägt. Ich frage Sie: Warum beinhaltet die Botschaft in dieser Hinsicht nichts Konkretes? Sind Sie bereit, Herr Bundesrat, in der angekünndigten Zusatzbotschaft die Option Graubünden auch tatsächlich in einer Form einzubringen, die diesen Namen wirklich verdient, und zwar so, dass das Versprechen in Artikel 6 nicht wieder zu einem leeren Versprechen wird, wie wir es beim Ostalpenbahn-Versprechen bitter erfahren mussten? Insbesondere möchte ich wissen: Was gedenkt der Bundesrat zu tun, wenn sich unsere Befürchtungen bewahrheiten sollten, dass der Strassentransitverkehr auf der N 13 stark zunehmen sollte? Ich erwarte auf diese konkreten Fragen auch konkrete Antworten.

Burkhardt: Die Neat-Vorlage ist von hoher Qualität, auch gemessen am bedeutenden Gewicht, das ihr für unser Land und für Europa zukommt. Bundesrat und vorberatender Kommission ist dafür und für ihre Leistung zu danken.

Wenn ich trotzdem das Wort ergreife, so tue ich es, um auf einen Faktor aufmerksam zu machen, dessen Missachtung bei der Weiterbearbeitung des Werkes zur Quelle von Fehlleistungen im Detail führen könnte, und zwar die Einhaltung der angemessenen Massstäblichkeiten in allen Teilen der Anlage. Ich komme zuerst auf den grossen, den europäischen Massstab zu sprechen, dem das Vorhaben in echter, kompromissloser Weise gerecht zu werden hat. Es muss sichergestellt sein, dass sich die Neat natürlich und wirksam an die Systeme der Hochleistungsbahnen in Europa anschliesst – an den TGV und die entsprechenden Anlagen in Deutschland. Ferner ist sicherzustellen, dass die beiden Hauptachsen, Gotthard und Simplon, im Grossraum Mailand/Turin leistungsfähig abgenommen werden können. Ich wäre froh, wenn der Bundesrat bezüglich dieser beiden Punkte nördlich und südlich der Schweiz einige beruhigende Hinweise machen könnte. Der europäischen Grossmassstäblichkeit muss aber auch beim Bau und vor allem beim Betrieb der Neat Rechnung getragen werden. Technisch ist dies zwar alles andere als einfach, aber immerhin noch überschaubar.

Die Hauptanforderung aber liegt in der echten Akzeptanz des grossen europäischen Massstabs durch das Volk in den betroffenen Regionen. Das Umdenken auf Europa muss in dieser Hinsicht sorgfältig vorbereitet und durchgeführt werden. Mit regionalem Kleinklein allein kann das grosse Werk nicht realisiert werden. Das ist niemandem gegeben, auch uns Schweizern nicht. Trotzdem will ich jetzt und hier nicht das Kleinliche, aber den kleinen Massstab unserer überlieferten Siedlungen und Landschaftsbilder neben das Grossmassstäbliche, das ich erwähnt habe, stellen, und zwar als gleichberechtigten und gleichwertigen Partner. Zunächst ein Blick auf die Vergangenheit. Seit es in der Schweiz Geschichte gibt, gibt es Alpentransversalen. Sie sind das Rückgrat unserer Geschichte. Solange sich diese Alpentransversal-Geschichte der Maultiere und der Nauen, später der Postkutschen und Botenwagen und schliesslich auch beim Gotthard und beim Lötsch-

berg/Simplon der Eisenbahn bediente, war die Massstäblichkeit ihrer baulichen Anlagen mit dem lokal gegebenen Massstab räumlich und betrieblich harmonisch und konsequent gegeben. Auch die alten Passstrassen Anfang unseres Jahrhunderts gehören noch in diese Gruppe. Der Autobahnbau brachte den Massstabsbruch, die Verfremdung der optischen Aspekte in die Verkehrsbilder: «hie überlieferte kleine», dort grosse Massstäbe, gleichzeitig mit der Explosion der städtischen Agglomerationen in unserem Land.

Hier, Herr Bundesrat, will ich mein Anliegen einbringen. Die Fehlleistungen seitens des Autobahnbaus da und dort gegenüber dem Landschaftsbild wären bei weitem nicht in diesem Masse nötig gewesen, wenn man der Verpflichtung zur sorgfältigen künstlerischen Landschaftsraumgestaltung nachgekommen wäre. Nehmen wir das arge Beispiel des Jurafusses am Bielersee. Der Schaden, der dort durch Technokratie entstanden ist, ist unbeschreibbar. Der Verlust an Reichtum der Landschaft, am Landschaftsbild, ist nicht wiederherzustellen. Man hat vielleicht Geld gespart; doch Geld kann man immer wieder verdienen, aber ein einmal zerstörtes Landschaftsbild ist zerstört und ist verloren. Deshalb bitte ich Sie, Herr Bundesrat, überall dort, wo durch die Neat offene Landschaft in Anspruch genommen werden muss, mit grösster Strenge gestalten zu lassen und dabei keinen Spass zu dulden. Jene, die da meinen, reine Sachlichkeit sei im Ingenieurbau Gottes Wort, vergessen, dass alle wirklich guten Ingenieure das besser gewusst und besser gemacht haben und dass wir das auch in der Schweiz machen müssen. Die Rhätischen Bahnen seien uns ein Beispiel, wie man es wirklich machen kann. Sparen Sie, Herr Bundesrat, dort Geld, wo Gestaltung keine Rolle spielt, im Tunnelvortrieb. Aber sparen Sie bitte nicht dort, wo Unwiederbringliches zerstört werden könnte. Wo gute Landschafts- und Umweltgestaltung nötig sind, wo man der kleinstmässigen, heimatlichen Atmosphäre gerecht werden muss, auch wenn man in technischer Hinsicht grossmassstäblich baut. Nicht nur Schützen und Denkmal-Pflegen kann hier weiterführen, nein, vielmehr kreatives, klares Gestalten. Man kann alles schön gestalten, wenn man sich Mühe gibt. Warum hätte uns Gott sonst diese Begabung gegeben? Diese Verantwortung liegt auch auf den Schultern des Bundesrates.

Mühlemann: Auch in der Verkehrspolitik richtet sich die Wahrheit nicht nach uns, sondern wir haben uns nach ihr auszurichten. Die Schweiz ist nun einmal eine Art Verkehrsdrehscheibe in Europa. Wir sind ein Carrefour, wo sich Nord-Süd-Achsen und Ost-West-Achsen im Herzen unseres Kontinentes treffen. Aus diesem Grunde können wir uns der Verpflichtung nicht entziehen, in Europa eine kommunikative Rolle zu spielen. Wir können aber gleichzeitig von diesem Europa erwarten, dass es Verständnis hat für die Art und Weise, wie wir unsere Probleme lösen wollen.

Wir sind überzeugt, dass gerade die Neat-Vorlage wahrscheinlich in unseren schwierigen Verhandlungen mit der EG die Haupttrumpfkarte ist. Wir können aber diese Trampfkarte nur dann ausspielen, wenn wir unseren Alpenraum öffnen und nicht zu einer stillen Oase machen, an deren Eingängen die Tafel steht: *noli me tangere*.

Was Herr Bodenmann hier vorträgt, ist natürlich sehr zwiespältig. Er ist einerseits bereit, den Aufbruch nach Brüssel forciert vorzunehmen, und andererseits, Mitglied einer Alpen-Initiative zu sein, die der Beschaulichkeit frönt. Man kann nicht gleichzeitig als Kandidat für die EG-Kommission und für die Direktion eines «Alpen-Nationalparks» auftreten. In dieser Beziehung wird man Farbe bekennen müssen.

Ich glaube, dass die Neat-Vorlage brauchbar ist, sofern sie sich nicht auf innenpolitische Perspektiven beschränkt, die beim Vereintunnel enden, wie das in unserer Verkehrspolitik schon oft geschehen ist. Wir haben alles Interesse daran, dass der Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlegt wird. Das wird aber nur dann geschehen, wenn wir in erster Priorität den Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz finden. Hier beobachten wir besorgniserregende Entwicklungen. Ich darf an das Votum von Herrn Béguelin erinnern, der auf die TGV-Entwicklung hingewiesen hat. Frankreich forciert heute die Schienenwege südlich von Lyon, Richtung Mont-Cenis und

nördlich von Belfort, Richtung Metz und Strassburg. Alles, was Richtung Genf und Basel führt, hat dort heute aus finanziellen Gründen zweite Priorität.

Ganz ähnlich sieht es in Deutschland aus. Eine Hochleistungsstrecke ist in Deutschland heute schon in Betrieb, nämlich von Hamburg über Frankfurt und Stuttgart nach München. Auf dieser Strecke verkehren die ersten internationalen Expresszüge. In der Mitte dieses Jahres wird die Nord-Süd-Achse eröffnet: Hamburg-Würzburg-München. Aber es fehlen die Anschlüsse an die Schweiz, und sie sind auch nicht in erster Priorität geplant. Ganz zentral ist die Verbindung von Stuttgart nach Zürich bzw. die Verbindung von Stuttgart zum Flughafen Kloten; und von dort aus ist dann wieder eine Rückkoppelung zu suchen an die Flughäfen von Frankfurt und München. Dieser Anschluss kann uns nicht gleichgültig sein. Er wird aller Voraussicht nach, angesichts der Bedeutung von Osteuropa, auch direkt von München in den ostschweizerischen Raum bei St. Margrethen führen.

Damit sind wir bei unserem spezifischen Anliegen der Ostschweiz, die solidarisch die Doppelvariante Gotthard und Lötschberg unterstützt. Das ist nicht selbstverständlich. Wir tun das nur, Herr Bundesrat, weil Sie uns das Versprechen abgegeben haben, die Zugänge sorgfältig zu planen. Was bei der Variante Gotthard-Ost geschehen ist, war kein Entschluss der Politiker, sondern ein Entscheid der Techniker, deren Expertisen mir heute noch Bauchgrimmen verursachen. Ich hoffe sehr gerne, dass die nächsten Abklärungen sorgfältiger werden und zu Lösungen führen, die nicht unbedingt in einem Hirlzeitunnel gipfeln müssen. Es gibt hier viele Möglichkeiten. Ich habe auch Verständnis für unsere Bündner Kollegen, die zum erstenmal in der Geschichte vor der Tatsache stehen, dass der Nord-Süd-Übergang des Kantons Graubünden arg vernachlässigt wird.

In diesem Zusammenhang hat Herr Biel natürlich recht, dass wir nicht alles tun können. Alle Sonderwünsche sind zugunsten der Schwerpunkte abzuschmettern. Im Grunde genommen würde der Gotthardtunnel genügen. Aber wir wissen sehr wohl, dass der Lötschberg die Chance hat, hier mitberücksichtigt zu werden, weil er früher gebaut werden kann.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dass wir vor einem wichtigen Werk stehen, das wir alle geschlossen in Angriff nehmen müssten. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat Ogi, in einem Land ohne Führung hier energisch die Führung weiterzutreiben.

Hösl: Vor mehr als zwanzig Jahren war ich noch Mitglied des Aktionskomitees «Pro Tödi-Greina-Biasca-Bahn». Ich bin heute noch der Ueberzeugung, dass dies die beste Variante gewesen wäre. Sie hätte dem Kanton Glarus, dem einzigen Kanton ohne ganzjährigen Südausgang, diese wichtige Öffnung gebracht. Sie hätte dem Kanton Graubünden bei Trun und über die Rheintallinie dem Kanton St. Gallen die wichtigen Anschlüsse gebracht, ebenso dem Bleniotal. Ferner hätte sie auch der Grossagglomeration Zürich nützen können.

Im Jahre 1972 hat sich die Ostschweizer Regierungskonferenz bei ihrem jährlichen Treffen für die Splügen-Variante entschieden. Dabei hätte Tödi-Greina-Biasca nicht einfach eine weitere Variante bedeutet, sondern wie der Splügen eine neue, zusätzliche Linie zu Gotthard und Lötschberg gebracht.

Es erfolgte im Kanton Glarus der Verzicht auf die Tödi-Greina-Biasca-Bahn. Damit hat man auch den Einwänden auf Bundesebene Rechnung getragen, nach denen die Ostschweiz ja selber nicht wisse, was sie wolle, und sich nicht einig sei. Nun hat aber selbst diese Einigung, dieser Verzicht der Glarner auf Tödi-Greina, leider nichts oder wenig genützt. Einmal mehr wird die Ostschweiz vernachlässigt.

Um so mehr verlangen wir Glarner, solidarisch mit den anderen Kantonen der Ostschweiz, einen wesentlich verbesserten Anschluss an die Gotthardlinie, dies als absolutes Minimum, um nicht die Vorlage ablehnen zu müssen.

Reichling: Ich habe lange gezögert, ob ich mich hier zu Wort melden soll. Ich habe mich auch spät eingeschrieben, ich wollte die Eintretensdebatte zuerst anhören. Nun hat mich aber ein Zeitungsbericht in der heutigen «NZZ» darin bestärkt, dass auch ich meine Bedenken hier anbringen muss.

«Der Schweizerische Eisenbahnverband fordert eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beim Bahntransport gefährlicher Güter. Nach Ansicht der SBB brächten Tempo-Reduktionen unerwünschte Nebenwirkungen. So müssten die Fahrpläne neu überarbeitet werden. Wegen der langsameren Güterzüge würde es zu vermehrten Ueberholmanövern kommen, was der Sicherheit nicht förderlich sei.» Das steht in der heutigen «NZZ».

Ich bin kein Verkehrsfachmann. Ich werde deshalb auch keine Anträge stellen. Als Mitglied des Parlamentes bin ich aber mitverantwortlich für das, was hier beschlossen wird, und das zwingt mich, Ihnen auch meine Bedenken zu dieser Vorlage zur Kenntnis zu bringen.

Ich kann es zwar nicht beweisen, aber ich befürchte, dass wir im Begriffe sind, die grösste schweizerische Fehlinvestition aller Zeiten zu beschliessen. Die Bedenken bestehen darin, dass ich mich nicht habe davon überzeugen können, dass eine kombinierte Personen-Güter-Bahn die heute anstehenden Transportprobleme lösen kann. Noch viel weniger wird sie die Probleme der Zukunft in einem Europäischen Wirtschaftsraum lösen können. Meine Argumente: Auf der Strasse haben wir weitgehend den Verkehr nach Fussgängern, Radfahrern und motorisiertem Verkehr getrennt. Auf den Autobahnen haben wir durchwegs eine Ueberholspur. Zu dieser Ueberholspur haben wir noch eine vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h. Gleichzeitig projektieren wir ein Schienennetz, auf welchem regionale Züge, die an jeder Station halten, Schnellzüge, Intercityzüge sowie der regionale, der inner-schweizerische und der internationale Güterverkehr gleichzeitig verkehren sollen.

Ich bin überzeugt, dass dieses Konzept früher oder später zusammenbrechen wird – wenn es überhaupt je in Betrieb genommen werden kann. Die Schweiz ist ein Reiseland; ich hoffe, sie wird es dank ihrer attraktiven Alpenregion bleiben. Sie haben bereits die anlässlich der Diskussion über «Bahn 2000» vorgebrachten Bedenken bezüglich Auswirkungen dieses Schienennetzes auf die Landschaft gehört und dass bei «Bahn 2000» die unterirdische Streckenführung für den Personenverkehr gefordert wurde. Wir erleben heute, dass entlang unserer Autobahnen bald durchwegs Lärmschutzwände gebaut werden, die jede Aussicht in die Landschaft verhindern. Auf diesem Weg bewegen wir uns, und mit diesem Bahnprojekt setzen wir denselben verfehlten Weg fort. Wie die allerjüngste Erfahrung zeigt, ist der Güterverkehr heute und in Zukunft ein gefährlicher Verkehr, der immer grössere und kleinere Gefahren in sich bergen wird. Der Güterverkehr darf nicht durch den Personenverkehr gestört werden. Er darf seinerseits aber den Personenverkehr nicht gefährden; er darf die Ortschaften, durch welche er hindurchgeführt wird, nicht gefährden; er darf die Landschaft nicht gefährden, sowohl bezüglich materieller Emissionen als auch bezüglich Lärmemissionen.

Aus diesen Gründen drängt sich eine Trennung auf, nämlich eine Trennung von Güter- und Personenverkehr. Der Güterverkehr muss ohne Behinderungen sein durch viele Weichen auf jedem Bahnhof, ohne Kreuzungen, Gleiswechsel, ohne äussere Einwirkungen durch den Strassenverkehr auf Strecken, wo Strasse und Schiene nebeneinanderlaufen, bei Brücken, bei Ueberführungen, ohne Behinderung durch Tiere, ohne Behinderung durch das Klima und durch das Wetter, welches im Alpenraum und in der Schweiz generell eine recht grosse Rolle spielt; er muss rund um die Uhr – während 24 Stunden – gefahrlos laufen können, wenn er wirtschaftlich sein soll.

Es ist eine Illusion zu glauben, wir könnten die EG mit Beschlüssen zwingen, ein unvernünftiges, unrentables und nicht leistungsfähiges Schienennetz zu benutzen. Wenn schon die Schiene dieses Transport bewältigen muss – ich bin überzeugt, die Schiene muss das tun; sie muss auch die Strasse entlasten –, dann muss diese Schiene so beschaffen sein, dass sie den Verkehr anzieht, und zwar in ökologisch guter Weise, ohne Beeinträchtigung von Landschaft und Bevölkerung, und zwar rund um die Uhr. Der Schienenverkehr muss attraktiv werden, dann werden die Strassen von selbst entlastet. Ich bin überzeugt, dass eine solche Güterbahn auch ei-

nen wesentlichen Teil der Personenwagen ohne Personenbegleitung durch unser Land transportieren und damit das Alpental Uri und den Kanton Tessin gewaltig entlasten könnten. Einzelne Redner haben im Zusammenhang mit diesem Projekt sogar von Rendite gesprochen. Den Optimisten in diesem Saal möchte ich sehen, der glaubt, dass dieses Projekt je eine Rendite abwerfen könnte. Es ist derart unwirtschaftlich, weil der Güterverkehr Stunden und Tage braucht, um neben den Personenzügen durch unser Land geschleust zu werden.

Ich würde es bedauern, wenn man diese Fehler erst dann einsehen würde, wenn Milliarden Franken verbaut sind. Ich würde es auch bedauern, wenn die fehlende Entlastung der Autobahnen dazu führen würde, dass Mitfahrer nirgends mehr die Aussicht geniessen können. Ich würde es bedauern, wenn diese Bahn während vielen Tagesstunden wegen der Lärm-entwicklung stillgelegt werden müsste und damit ihre Aufgaben nicht erfüllen könnte. Am meisten bedauern würde ich, wenn erst eine Eisenbahnkatastrophe uns zu einer plötzlichen Rückbesinnung führen würde und man sagen müsste: Halt für dieses Projekt, wir müssen auf einen neuen Weg umsteigen! Ich habe weder einen Ablehnungs- noch einen Rückweisungsantrag gestellt. Solche Anträge bestehen bereits, und Sie können meine Worte bei den Beschlüssen, die Sie fassen müssen, mitberücksichtigen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous allons, à la suite d'une cinquantaine d'interventions, prendre position sur un certain nombre de questions soulevées. Nous reviendrons sur une série de détails lors de l'examen article par article. D'un autre côté, nous laisserons au Conseil fédéral le soin de prendre position étant donné qu'il est à l'origine de ce projet.

Il y a eu une opposition relativement fermée de la part des écologistes. Leur prise de position nécessiterait, à mon avis, une non-entrée en matière et non pas un renvoi au Conseil fédéral, notamment après l'intervention de M. Rebeaud. Les autres interventions sont en principe favorables et de nombreux conseillers sont intervenus pour demander d'agir. Tout le monde est d'accord pour dire que ce transit alpin sera utile non seulement à l'Europe, mais également à notre pays, tant comme pays de transit, que comme pays de séjour. Parmi les réserves émises, la suppression du projet du Loetschberg aurait les conséquences les plus étendues.

Nous avons ensuite entendu les revendications non satisfaites ou mal satisfaites des régions. D'un côté il y a ceux qui s'estiment négligés parce qu'ils ne se trouveront pas le long de ce nouvel axe de transit alpin et de l'autre côté, il y a ceux qui se trouveront le long de ce transit alpin et qui s'opposent à sa réalisation pour des raisons d'environnement. Il y aura donc une grande difficulté à surmonter ces contradictions. Je dirai que nous créons un transit alpin sur deux axes, nous voulons, dans la mesure du possible, intégrer les régions du pays, mais nous ne pourrions pas, dans le cadre de cet arrêté, résoudre tous les problèmes du trafic ferroviaire suisse, c'est la tâche des investissements de RAIL 2000 et des CFF dans les années à venir.

Quelques remarques au sujet des propositions de renvoi. Tout d'abord celle de M. Giger qui veut tout simplement le percement du tunnel du Splügen. Nous avons longuement discuté de cette question et nous sommes arrivés à la conclusion que le tunnel du Splügen ne rend de loin pas les services à notre pays que ceux que nous assurent les tunnels du Gothard et du Loetschberg. Le tunnel du Splügen dessert d'abord le nord et le sud, l'Italie et l'Allemagne, mais dans une bien moindre mesure la Suisse. Il faut enfin prendre une décision et aller de l'avant. Le renvoi au Conseil fédéral repose à nouveau toutes les questions du choix des tunnels de base et nous ferait perdre des années. En commission cette proposition a été rejetée par 16 voix contre une et une abstention.

En ce qui concerne la proposition de renvoi du groupe écologiste, nous y reviendrons à l'alinéa 1bis, lorsqu'on traitera la réduction des atteintes à l'environnement provoquées aujourd'hui en Suisse par le trafic. Le but fondamental du transit alpin n'est pas seulement de transporter des marchandises du nord au sud, mais aussi de soulager la route, de transférer le trafic marchandises de la route sur le rail, et ce n'est pas cette propo-

sition de renvoi qui résoudra le problème soulevé par le groupe écologiste.

Quant à MM. Ruf et Scherrer, ils voudraient remplacer les 25 pour cent des droits d'entrée sur les carburants par une contribution de la Communauté européenne. Au nom de la commission, je dirai que nous voulons une certaine autonomie dans la construction et dans le financement du transit alpin. Or, celui qui commande paie, mais celui qui paie commande, de sorte que nous perdrons notre indépendance en demandant à la Communauté européenne de payer. Nous voulons contrôler l'exploitation des tunnels et non pas subir une pression encore plus importante de la part de l'Europe. C'est la raison pour laquelle je vous propose de rejeter ces propositions de renvoi, de voter l'entrée en matière et de marquer une volonté en faveur du transit alpin.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Wir danken für die gute Aufnahme der Vorlage. Aus der Eintretensdebatte dürfen wir entnehmen, dass Sie grossmehrheitlich Eintreten zustimmen. Dass kein Nichteintretensantrag vorliegt, erhellt eigentlich diese Grundlage. Wenn wir uns mit Rückweisungsanträgen zu befassen haben, so sind es zum Teil Gründe, die wir verstehen, aber meistens Gründe, die auch lösbar sind.

Die aufgeworfenen Fragen werden vom Departementsvorsteher im Detail beantwortet. Wir verzichten auf entsprechende Antworten. Diese Vorlage ist eben keine Lösung allein für Europa, sondern vorwiegend auch zum Schutze unseres Landes, zum Schutze der Alpenregionen gedacht.

Vor allem bei den Rückweisungsanträgen kamen verschiedene Meinungen zum Ausdruck. Beim Antrag Giger ist festzuhalten, dass er eine Neuüberprüfung will. Er glaubt immer noch an die Splügenvariante. Wir meinen, dass die Prognosezahlen und die Abklärungen verlässlich sind, und stellen fest, dass entsprechende Frequenzhoffnungen nicht vorhanden sind. Es sind also eher Erwartungen und Hoffnungen aus einer Region, die tatsächlich begründet ihr Unbehagen zum Ausdruck bringt, dass das heutige Stammmnetz des Schienenverkehrs – konkreter: das Stammmnetz der Bundesbahnen – vor allem in der Ostschweiz einen Zustand aufweist, der nicht befriedigend ist. Wir wissen das; wir haben einen Aufholbedarf in unserem Stammmnetz. Aber diese Fragen können wir nicht über eine Alpentransitvorlage lösen. Das ist Aufgabe eines künftigen Sanierungsprogramms, unter anderem bereits ausgelöst durch das Konzept «Bahn 2000».

Der Antrag Giger würde zu keinen neuen Lösungen führen, aber eines müssten wir sicher in Kauf nehmen, nämlich Zeitverlust und vermutlich auch höhere Kosten.

Wir haben weitere Anträge, darunter einen Antrag der grünen Fraktion, vertreten durch Frau Diener. Dieser Antrag entspricht eigentlich dem Minderheitsantrag I. Er will nichts anderes als umfassenden Abbau von Umweltbelastungen. Man will Rückweisung, um diese Vorlage gleichzeitig mit einem Umweltkonzept zu verbinden oder zu verknüpfen oder letztlich die Genehmigung dieser Vorlage von einer umfassenden Umweltsanierung im ganzen Land abhängig zu machen.

Wir haben die Anträge Ruf und Scherrer. Diese Anträge wollen eine Kostenbeteiligung der EG. Der Gedanke an sich ist nicht abwegig. Wir hatten ja früher den Gotthard-Vertrag, an dem sich ausländische Staaten beteiligt haben. Wir müssen aber feststellen, dass nicht zuletzt im Entscheid des Bundesrates für die Priorität Gotthard und Lötschberg zum Ausdruck kam: Unser Land braucht eine autonome Konzeption. Wir wollen eine Lösung finden, bei der andere Staaten nicht mitentscheiden. Ich glaube auch, dass wir so für die europäischen Verkehrskonzeptverhandlungen mehr Gewicht haben. Diese Vorlage ist tatsächlich ein Pfand; sie ist ein Trumpf in den europäischen Gesprächen.

Eine kleine Bemerkung an die Adresse der Abkömmlinge der ehemaligen Nationalen Aktion: Ich bin überrascht, dass Sie derartige internationale Verflechtungen suchen. Die autonome, eidgenössische Lösung müsste eigentlich Ihrem alten Credo entsprechen.

Beim Eintreten möchte ich nochmals festhalten, dass sich die Kommission bemüht hat, die Vorlage nicht zu überladen. Wir wollen keine Ueberladekapazitäten einbauen. Wir wollen da-

für sorgen, dass das Konzept und das Vorhaben nicht verzögert werden. Und wir wollen verhindern, dass wir uns durch Verzögerungen – vor allem durch ein allfälliges Scheitern vor der Volksabstimmung – dem Druck der EG weiter aussetzen. Wir wissen, dass wir keine Insel sind. Wir wissen, dass es nicht nur um den 40-Tonnen-Lastwagen-Verkehr geht, denn es ist denkbar, dass andere Belastungen anfallen werden, denen wir nicht ausweichen können.

Mit dieser Vorlage können wir bei der EG und bei den Anliegerstaaten Verständnis wecken. Es ist ein grosszügiges, ein starkes Angebot, das die Schweiz den europäischen Ländern macht. Und diesen Trumpf wollen, müssen wir sofort ausspielen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Bundesrat Ogi: Ich beginne mit einer Vorbemerkung. Nach der rund siebenstündigen, sehr interessanten Debatte ist es mir nicht möglich, diese Vorlage nur in einigen Minuten abzuhandeln. Ich bitte um Verständnis.

Ich möchte zunächst Herrn Präsident Zbinden und Herrn Nationalrat Weber für die ausgezeichnete Arbeit in der Kommission, aber auch hier im Plenum bestens danken.

Ich danke auch Ihnen für Ihre engagierte Diskussion von gestern und heute. Sie haben so ungefähr alles ausgebreitet, was zu diesem Thema zu sagen ist. Nur eines hat mir ein Stück weit gefehlt: der begeisterte Blick nach vorne, der begeisterte Blick auf das Ganze. Sie sind es, die heute über das Jahrhundertwerk beschliessen. Ein Romand hat mir gestern gesagt: «Tu sais, ils sont pour. Mais ce qui manque, c'est l'ambiance, c'est le feu sacré, c'est l'enthousiasme.»

Hélas, il a raison! Erkennen Sie die Chance Ihres Parlamentes, einen historischen Entscheid zufassen, und zeigen Sie zu Hause auf, wie nötig es ist, dass alle Schweizerinnen und Schweizer wieder einmal zu einer mutigen Tat aufbrechen, zu einer Pionierleistung zusammenstehen!

Unsere Geschichte ist mit der Sicherung von Verkehrswegen und dem internationalen Transit verbunden. Das ist aber auch eine Zukunftsaufgabe. Dafür sprechen Gründe der Ökologie, der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit. Der Bundesrat unterbreitet Ihnen deshalb mit seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 ein Konzept über eine schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale und eine neue Politik des kombinierten Transitgüterverkehrs Schiene/Strasse.

Der Bundesrat stützte sich bei seinen Entscheiden für ein langfristig ausgerichtetes Gesamtkonzept transitpolitischer Massnahmen auf die Ergebnisse umfangreicher Konsultationen im In- und Ausland. Und dieses Konzept bildet die logische Fortsetzung des vom Schweizervolk 1987 beschlossenen Projekts «Bahn 2000». «Bahn 2000» dient mit seinen Neubaustrecken zwischen Basel und Bern und den Ausbauten der bestehenden Infrastruktur auch dem Transitverkehr.

Das Transitkonzept des Bundesrates ist schliesslich nur erfassbar, wenn es in den Gesamtzusammenhang der schweizerischen Verkehrspolitik gestellt wird.

In der Verkehrspolitik haben wir für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre vier Stossrichtungen: erstens «Bahn und Bus 2000», zweitens die Neue Eisenbahn-Alpentransversale und als Uebergangslösung dazu den erweiterten Huckepack-Korridor, drittens die Vollendung des Nationalstrassennetzes und viertens die Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Massgeblich sind dabei vier Prinzipien: erstens freie Wahl der Verkehrsmittel (denken Sie an die Rand- und Berggebiete!), zweitens die Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Bedürfnissen, «à notre façon», das heisst möglichst auf der Bahn, drittens Priorität des öffentlichen Verkehrs und viertens die Schweiz Europa als Testland für den kombinierten Verkehr anbieten, zeigen, dass diese Verkehrsphilosophie funktioniert.

Schliesslich wollen wir die verkehrspolitischen Ziele in drei Etappen verwirklichen. In einer ersten Etappe bis 1994/1995 wollen wir eine deutliche Ausweitung des Angebotes im Huckepack-Verkehr von heute 200 000 Verladeplätzen – bei effektiver Auslastung von 160 000 Sendungen – auf 470 000 Verladeplätze pro Jahr erreichen. In einer zweiten Etappe wollen wir bis ins Jahr 2000/2005 das Konzept «Bahn und

Bus 2000» verwirklichen und den Lötschberg-Basistunnel bauen. In einer dritten Etappe bis zum Jahre 2010/2015 muss dann die Realisierung der Gotthard-Basislinie folgen. Wenn wir eine Etappe nicht realisieren, verlieren wir gegen aussen unsere Glaubwürdigkeit.

Damit komme ich zur Vorlage: Der Bundesrat wurde 1986 mit gleichlautenden Motionen des National- und Ständerates – ich erwähne auch die Motion Salvioni – beauftragt, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale rasch auszuarbeiten, damit ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» gefällt werden könne. Gleichzeitig veröffentlichte die Europäische Gemeinschaft auch ihre Binnenmarktpläne, die den freien Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleisten sollen. Dieses europäische Zusammenwachsen führt zu einem engeren Verbund der Staaten und Menschen und zu weiterer internationaler Arbeitsteilung auch im Nord-Süd-Verkehr.

Wir hatten bereits in den letzten Jahrzehnten einen ständig steigenden Güterverkehr durch die Alpen. Die vorhandenen Bahninfrastrukturen, die in ihrer Grundkonzeption aus dem letzten Jahrhundert stammen, begünstigten den Alpen transit auf der Strasse. Die Autobahnen durch die Alpen mussten immer mehr Verkehr übernehmen. Herr Nationalrat Steinegger hat das sehr schön herausgearbeitet. Darum traten unsere speziellen Vorschriften im Strassenverkehr, die Gewichtslimite von 28 Tonnen sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, immer deutlicher in den Vordergrund internationaler Diskussionen.

Von der EG wurde immer stärker die Forderung laut, dass die Schweiz ihre Strassentransitachsen für 40 Tonnen schwere Lastwagen öffne. Damit erhielt das Problem einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale für uns zunehmend eine ökologische Dimension.

Die Notwendigkeit einer Kapazitäts- und Leistungssteigerung beim Bahn transit wird augenfällig, wenn man die zu erwartende Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten in Betracht zieht. Verschiedene Prognosen deuten darauf hin, dass sich der alpenquerende Güterverkehr von 1988 bis zum Jahre 2020 verdoppeln kann. Im gesamten Alpen transit durch Oesterreich, die Schweiz und Frankreich wäre somit ein Verkehrsvolumen von rund 140 Millionen Tonnen zu bewältigen. Dabei entfiel gut die Hälfte des alpenquerenden Güterverkehrs auf schweizerische Uebergänge, wenn der Verkehr immer den kürzesten Weg wählen würde. Beim alpenquerenden Personenverkehr rechnet man mit einer Zunahme von 50 Prozent.

Sie können sich natürlich fragen, ob unser Land überhaupt verpflichtet ist, internationalen Güter transit zu bewältigen. Grundsätzlich sind wir an das Völkerrecht gebunden und können den Transitverkehr nicht einfach verbieten. Die Freiheit des Durchgangsverkehrs bildet seit dem letzten Jahrhundert ein tragendes Element der schweizerischen Verkehrspolitik. Diesen Grundsatz hat die Schweiz durch den Beitritt zu verschiedenen multinationalen und bilateralen Abkommen ausdrücklich anerkannt. Im Hinblick auf den entstehenden europäischen Binnenmarkt und die Stellung unseres Landes in diesem Gesellschaft- und Wirtschaftsraum wäre es auch politisch unklug, wenn sich die Schweiz durch Transitverbote abschotten würde. Eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur ist wohl einer der letzten Trümpfe der Schweiz in Europa.

Nationalrat Bodenmann ist auch einer, der mit dem Referendum droht. Leider, möchte ich sagen! Er würde es ergreifen, wenn der Bundesrat vor der Verabschiedung des Projektes im Rat – schon dieses Jahr also – keinen Vertrag mit der EG für die Verlagerung des Strassentransits auf die Schiene abschliessen könnte. Herr Bodenmann weiss genau, dass er damit Unmögliches erwartet. Er schafft Illusionen, und kein schweizerischer Bundesrat wird diese Forderung so rasch verwirklichen können. Es ist zwar unser Ziel und unsere Absicht, noch in diesem Jahr ein Transitabkommen abzuschliessen. Aber Sie wissen, an Verhandlungen sind immer zwei Partner beteiligt, und der andere Partner sollte uns endlich auch ein wenig begreifen. Der Bundesrat kann deshalb auf dieses weitgehende Ansinnen nicht eingehen.

Der Bundesrat hat auch Mühe, den Antrag von Herrn Nationalrat Pini zu verstehen. Er setzt auf eine klare, berechenbare Politik. Wenn er jetzt beim Alpen transit Flagge zeigt, will er umgekehrt an seiner Verkehrspolitik keine Abstriche vornehmen müssen. Er will auch keine Rückweisung, er will nicht mit der EG darüber feilschen müssen, wer schliesslich wieviel bezahlen soll.

Im Bahnbau gilt bei uns – Sie wissen das – das bewährte Territorialprinzip. Wenn die EG zahlen soll, will sie ganz sicher auch mitreden. Ich frage Sie: Wollen wir das? Wir lehnen darum die Rückweisungsanträge Ruf und Scherrer ab.

Auch aussenwirtschaftliche Gründe sprechen gegen Transitverbote. Die Schweiz ist als Binnenland in ihrem Import und Export darauf angewiesen, dass die Nachbarländer für uns zuverlässige und leistungsfähige Verkehrswege offenhalten. Ich muss Herrn Nationalrat Caccia recht geben. Eine widerspruchsfreie, ökologisch orientierte und langfristige Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft ist leider – wenn überhaupt – erst in Ansätzen zu erkennen. Bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale geht es indessen nicht allein um europäische Bedürfnisse. Ich muss hier verschiedenen Votanten entgegentreten, die behaupten, sie müsse nur wegen Europa gebaut werden. Es geht auch um die schweizerische Verkehrsgunst im europäischen Raum, um die Integration unseres Landes in das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen und um eine umweltschonende Bewältigung des Transitverkehrs, namentlich des Güterverkehrs mit dem konventionellen Wagenladungsverkehr der Bahn und dem kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Der Alpen transit verschafft uns nach aussen den nötigen Handlungsspielraum zur Wahrung unserer verkehrspolitischen Position und führt die einzelnen schweizerischen Landesteile noch näher zusammen. Die Schweiz könnte nicht mit einer Verzichtstrategie den Mehrverkehr aufhalten und ihm einen Riegel schieben. Es wäre auch verfehlt, anzunehmen, die wirtschaftliche Arbeitsteilung zwischen Nordeuropa und Italien würde sich zurückbilden, wenn unser Land bei der heutigen Verkehrsinfrastruktur bliebe. Die Folgen wären vielmehr anhaltender Stau auf den Strassen und überlastete Bahnen. Auch wäre mit zunehmendem Druck auf die Öffnung des Korridors für 40 Tonnen schwere Lastwagen zu rechnen – bitte vergessen Sie das nicht. Wir könnten diese Festung dann kaum mehr halten, weil wir unsere Glaubwürdigkeit schlicht und einfach verlieren würden.

Es ist nicht damit zu rechnen, Herr Giger, dass sich mit der Öffnung in Osteuropa alles ändern wird. Die vergangenen vierzig Jahre Ostkommunismus können doch nicht an der jahrhundertalten Gotthardroute dauerhafte Spuren hinterlassen.

Oekologisch gesehen ist eine neue Eisenbahn-Alpentransversale eine offensive Antwort auf die mit dem Verkehr verbundenen Probleme. Der Alpen transit ist eine ökologische Chance par excellence, Frau Nationalrätin Diener. Machen wir diese Chance nicht zunichte, nur weil wir die Schattenseiten des Verkehrs gegenwärtig stärker empfinden. Denken wir daran, welche Vorteile er bringt und welchen Wohlstand er uns bisher gebracht hat. Vor allem der Alpen transit kanalisiert die zu erwartenden Verkehrsströme, so dass der Verkehr in Zukunft umweltverträglich und energiesparend mit der Bahn bewältigt werden kann. Die zusätzlichen Bahnkapazitäten entsprechen etwa drei bis vier Millionen Lastwagendurchfahrten im Jahr. Die Rückweisung der Grünen ist darum eine Flucht in weitere Konzepte und in weitere Papierberge. Diese Rückweisung würde uns um Jahre zurückwerfen, derweil die Verkehrslawine, ob wir das gern haben oder nicht, stetig steigen wird. Ich frage mich, warum gerade Umweltgruppen gegen ein Umweltprojekt antreten können. Ich muss sagen, es war viel Widersprüchliches in Ihren Ausführungen, meine Damen und Herren der grünen Fraktion. Sagen Sie mir bitte, wie Sie das Problem des Kantons Uri ohne Verbesserung der heutigen Zustände lösen wollen. Bitte lehnen Sie deshalb den entsprechenden Rückweisungsantrag ab.

Die Schweiz muss sich vor allem auf die Herausforderung des Zusammenwachsens in Europa vorbereiten. Die heutigen Bahn transitlinien genügen diesen künftigen Anforderungen

weder qualitativ noch quantitativ. Im Güterverkehr gewinnt glücklicherweise der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse immer mehr an Bedeutung.

Ohne Neue Eisenbahn-Alpentransversale ist ein leistungsfähiges und vom Profil her uneingeschränktes Angebot im kombinierten Verkehr schlicht und einfach nicht möglich. Wir können auf die Dauer keine echte Alternative zum geforderten 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse anbieten. Darum spielen nicht nur Kapazitätsüberlegungen eine Rolle für den Alpen transit und für diese Vorlage. Die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kann nicht ohne modernisierte Bahn bewerkstelligt werden, selbst wenn die Mobilität langsamer als alle Prognosen wachsen sollte.

Aufgrund der Entscheidungsgrundlagen für die untersuchten Linienführungsvarianten Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ypsilon, Splügen beantragt Ihnen der Bundesrat den Bau einer Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau nach Lugano und einen Lötschberg-Basistunnel aus dem Raume Frutigen in den Raum Raron/Steg/Gampel. Entscheidend für diese Doppellösung sind die Aufteilung und die Verteilung der Verkehrsströme und das Baukastensystem.

Weil sie sich in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Strassenentlastung und Selbständigkeit unseres Landes bei der Realisierung des Projektes (Italien müsste sich am Bau einer Splügebahn massgeblich beteiligen) als weniger günstig erwies, fiel der Bau einer Splügebahn ausser Betracht, Herr Nationalrat Giger. Der Bau einer Splügebahn setzt einen Staatsvertrag mit Italien voraus, dessen Ausarbeitung unter Umständen Jahre in Anspruch nehmen könnte. Eine Splügebahn ist somit auch zeitlich gesehen keine günstige Lösung. An dieser Einschätzung ändert auch die Osteuropaöffnung kaum etwas. Für Italien steht – Sie wissen es, aber Sie haben es nicht gesagt – der Ausbau der Brennerbahn zuoberst auf der Prioritätenliste, und möglicherweise wird Italien bald auch am Mont-Cenis engagiert sein. Ganz sicher aber ist Frankreich am Mont-Cenis sehr interessiert.

Nachteilig ist, dass die schweizerischen Siedlungszentren wegen der peripheren Lage der Splügebahn weniger gut in diese Alpen transitachse einbezogen werden könnten. Damit könnte die geforderte Verkehrsumlagerung auf die Schiene weit weniger als anderswo gelingen. Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag von Herrn Nationalrat Giger abzulehnen. Ich weise auch seine Unterstellungen, wir hätten auf parteiliche Gutachten zurückgegriffen, zurück. Darf ich es als Sportler so ausdrücken, Herr Giger?: Das klingt ganz nach schlechtem Verlierer.

Das Projekt Ypsilon ist mit Bezug auf den Hauptast mit der Gotthard-Basislinie identisch: Diese Kombination der Gotthard-Basislinie mit einem Ostast aus Richtung Chur ist mit hohen, sehr hohen Investitionen verbunden, die nicht voll genutzt werden können. Das Ypsilon macht die Gotthardachse nämlich zu einem wahren Trichter. Von Norden her könnten mehr Züge zugeführt werden, als das südliche Bahnsystem aufzunehmen vermag. Wir hätten im Alpen transit mit dem Ypsilon nur dann einen Kapazitätsgewinn, wenn vom Anschlusspunkt des Ostastes auch die südlichen Anschlussstrecken entsprechend ausgebaut würden.

Auch die Variante Gotthard-Ost mit der Linienführung Arth-Goldau-Linthal-Trun-Biasca musste ausscheiden. Mit Blick auf den nationalen Konsens – ich pflichtete Herrn Nationalrat Hösli bei – wirkte diese Achse bestechend. In verkehrsgeographischer Hinsicht enthält diese Variante ebenfalls interessante Aspekte. Sie erstreckt sich zu einem gewissen Teil über die alte Tödi-Greina-Linie. Diese wurde, wie Sie wissen, in den siebziger Jahren verworfen, nachdem geologische Schwierigkeiten aufgetaucht waren.

Was sehr wichtig ist: Diese Variante Gotthard-Ost ist, Herr Nationalrat Mühlemann, 22 km länger als die Gotthard-Basislinie und hat – das ist sehr wichtig – einen um 300 m höheren Kulminationspunkt, was während der ganzen Betriebsdauer einen höheren Leistungs- und Energiebedarf zur Folge hätte. Der Bundesrat liess es aber nicht beim Verzicht auf die Splügebahn bewenden, Herr Nationalrat Bühler, sondern er beschloss gleichzeitig, die Ostschweiz besser an die Gotthardachse anzuschliessen. Die Verbesserung der Zufahrten in der

Ostschweiz – das sage ich klar, ich habe das schon mehrmals ausgesprochen, und wir werden das tun – wird im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» und aufgrund einer Zusatzbotschaft angestrebt.

Ich bedanke mich dafür, dass Herr Nationalrat Jaeger den neuen Zahlenwerten entgegengetreten ist, die Herr Nationalrat Giger aus seiner Warte angeführt hat. Ich werde selbstverständlich, Herr Nationalrat Giger, dieses Gutachten, das Sie erwähnt haben, noch überprüfen lassen. Ich frage die Ostschweiz: Wollen wir einen Zahlenstreit, oder wollen wir eine Zusatzbotschaft? Ich bin für die Zusatzbotschaft.

Die Studien über die Machbarkeit möglicher Linienführungen aus der Ostschweiz Richtung Arth-Goldau sind nun abgeschlossen. Für einen Entscheid des Bundesrates müssen aber noch Zweckmässigkeitsprüfungen vorliegen. Die Zusatzbotschaft zur Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz und damit auch aus dem Kanton Graubünden ist auf den kommenden Sommer oder Herbst vorgesehen.

Wie weit darin auch weitere Investitionen der RhB enthalten sein werden, prüfen wir gegenwärtig, Herr Nationalrat Cumberg. Die Option Graubünden stammt ja übrigens von mir.

Das Konzept des Bundesrates enthält auch eine Aufwertung der Simplonlinie. Sie wird im Rahmen von «Bahn 2000» im Walliser Rhonetal durchgehend auf Doppelspur und zum Teil auf eine Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometer ausgebaut.

Angestrebt wird auch eine direkte TGV-Verbindung Genf-Mâcon zur TGV-Schnellfahrstrecke Paris-Lyon.

In unserer Stellungnahme zum Entwurf des französischen TGV-Leitplanes haben wir uns auch für einen TGV-Anschluss in Basel, Herr Nationalrat Burckhardt, eingesetzt. Die zu treffenden Massnahmen werden Gegenstand späterer Entscheide sein. Der Charakter des Baukastensystems wird aber auch hier erkennbar.

Kernstücke der Botschaft vom 23. Mai 1990 sind der Bau einer Flachbahnstrecke von Arth-Goldau nach Lugano und der Bau eines Lötschberg-Basistunnels. Die Gotthard-Basislinie bildet die Haupttransitachse, vor allem aus folgenden Gründen:

1. Sie stellt die direkteste Verbindung zwischen bedeutenden Wirtschafts- und Bevölkerungszentren nördlich und südlich der Alpen her.
2. Sie geniesst die grösste nationale und internationale Unterstützung.

Auch hier, Herr Nationalrat Burckhardt, haben wir – sowohl mit der BRD als auch mit Italien – die Arbeiten bereits koordiniert. Das ist für uns eine Selbstverständlichkeit. In der Vernehmlassung haben sich 13 Kantone mit 49 Prozent der Gesamtbevölkerung für den Gotthard ausgesprochen. Davon können sich 8 Kantone teils zusätzlich, teils alternativ auch den Bau eines Lötschberg-Basistunnels vorstellen.

Der Splügen war in dieser Vernehmlassung, Herr Nationalrat Giger, ganz klar im dritten Rang. Das ist manchmal sehr gut, aber hier war es eben nicht eine Goldmedaille. Nur 13 Prozent der Bevölkerung standen hinter dieser Variante.

3. Die Gotthard-Basislinie verspricht auch das beste betriebswirtschaftliche Ergebnis. Wir dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern wir müssen vor allem an den Betrieb denken.

4. Die Gotthardlinie vermag die europäischen Transitbedürfnisse auf lange Sicht am besten zu befriedigen.

5. Die Gotthardlinie ermöglicht die grösste Entlastung der Strasse. Das ist ein ganz wesentlicher Aspekt.

6. Die Gotthardlinie sichert als einzige der möglichen Varianten dem Kanton Tessin die volle Integration zu. Das ist staatspolitisch sehr wichtig.

Nach Auffassung des Bundesrates bildet die zentral gelegene Gotthardachse, ergänzt durch einen Lötschberg-Basistunnel, das Rückgrat für ein optimales Konzept. Es gibt gute Gründe für diese Variantenkombination. Sie verteilt den Transitverkehr auf zwei Achsen. Das vorgesehene System ist damit weniger störungsanfällig.

Auf einen über das Konzept «Bahn 2000» hinausgehenden Ausbau der Zufahrtsstrecken im Mittelland und auf der Alpensüdseite – das ist sehr wichtig, aber fast niemand hat das verstanden – kann vorläufig verzichtet werden, denn eingehende Kapazitätsstudien haben gezeigt, dass aufgrund der getroffenen

nen Annahmen über die künftigen Zugszahlen von «Bahn 2000», «Cargo 2000» und dem Alpentransit die Kapazität der Zufahrtlinien im zentralen Mittelland grundsätzlich ausreicht.

Bei der vollen Auslastung des Systems können allerdings teilweise starke Streckenbelastungen, insbesondere im Raume Rapperswil/Othmarsingen, nicht vollständig ausgeschlossen werden, Herr Rüttimann. Erst auf einem Fahrplan basierende Detailstudien können endgültige Klarheit schaffen. Aber die erwähnten Engpässe könnten durch den Bau einer weiteren, heute auf 100 bis 150 Millionen Franken veranschlagten Doppelspur behoben werden. Darüber muss jetzt noch nicht entschieden werden. Wir gehen dieser Frage aber selbstverständlich nach.

Die vorberatende Kommission Ihres Rates hat möglichen künftigen Unsicherheiten der Auslastungsprognosen durch einen neuen Artikel 6bis des Beschlusses A Rechnung getragen. Dieser Artikel ist so wichtig, dass ich ihn zitiere: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.»

Es werden, Herr Nationalrat Rüttimann und Herr Nationalrat Keller, auch weiterhin Züge für den Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Ich komme dann beim entsprechenden Artikel der Botschaft noch auf Ihre Fragen zurück. Aber die Kommission hat sich von der betrieblichen Plattform, von der sie Kenntnis erhalten hatte, überzeugen lassen. Haben Sie Verständnis, wenn ich Ihnen zahlenmässig nicht genau angeben kann, wie viele Regionalzüge in zwanzig Jahren auf Ihren Hausstrecken zirkulieren werden. Frau Nationalrätin Diener, die Randgebiete werden aber die Zeche sicher nicht bezahlen müssen. Diese Ausbauten, sofern sie notwendig sind – ich sage bewusst, sofern sie notwendig sind –, könnten allenfalls über das ordentliche Investitionsbudget der SBB getätigt werden. Erkennen Sie aber bitte auch einmal die umweltpolitischen Vorteile, wenn weniger Zufahrten ausgebaut werden müssen.

Aus nationaler Sicht ergänzt der Lötschberg-Basistunnel das Konzept «Bahn 2000», indem er schnellere Verbindungen zwischen der Nordwestschweiz oder der Nordschweiz und dem Wallis ermöglicht. Er soll mit einem leistungsfähigen Autoverlad zwei Nationalstrassen, nämlich die N 6 aus dem Raume Spiez mit der N 9 im Rhonetal, verbinden, nachdem – wie Sie ja wissen – die Rawil-Verbindung aus dem Nationalstrassennetz gestrichen wurde. Ich erinnere an das entsprechende Postulat Ihres Rates.

Beim Lötschberg-Basistunnel spielt aber auch – ganz betont – der Zeitfaktor eine zentrale Rolle. Der Tunnel aus dem Raum Frutigen in die Gegend von Raron/Steg/Gampel, wie ihn der Bundesrat vorschlägt, kann in relativ kurzer Zeit erstellt werden, so dass bis zum Zeitraum 2000/2005 die dringend notwendige Infrastruktur für ein leistungsfähiges Huckepack-Angebot ohne Profileinschränkungen zur Verfügung stehen würde.

Sehr wichtig war für uns auch das staatspolitische Argument zugunsten einer starken Achse Lötschberg-Simplon und damit der Einbezug des Wallis und der Westschweiz. Dank dem Baukastensystem könnte später auch noch der Basistunnel am Simplon – im Jahre 2030 oder 2050 oder meinetwegen auch vorher – angebaut werden. Bereits heute sind Verhandlungen mit Italien im Gang, mit denen eine Verbesserung der Rampen zwischen Domodossola und Iselle angestrebt wird.

Der Bundesrat hat den Investitionsaufwand für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die Basislinie Arth-Goldau-Lugano und den Lötschberg-Basistunnel, auf 10,1 Milliarden Franken veranschlagt; Preis- und Projektierungsstand 1989, ich betone, 1989. Rechnet man Zinsen und Teuerung für die nächsten 20 Jahre hinzu, kommt man auf 17,2 Milliarden Franken. Ich bitte Sie, in der Botschaft auf Seite 75 diesen Betrag bereits heute nachzulesen. Die vorberatende Kommission Ihres Rates hat die Kosten auf 14 Milliarden Franken erhöht. Wiederum inklusive Zinsen und Teuerung ergibt das – und das sage ich hier heute zuhänden der Materialien klar und deutlich – eine Grössenordnung von 24 Milliarden Franken Endkosten.

Meine Damen und Herren, wir verstecken nichts, wir sind für transparente Vorlagen. Man müsste die Botschaft nur gründlicher studieren, so etwa die Seite 75 noch einmal lesen, denn das geht über herumhören, Herr Nationalrat Thür. Auf die ständerrätliche Beratung hin werden wir diese Zahlen wiederum überprüfen und wenn nötig der Teuerung anpassen. Die von der Kommission beschlossene Erhöhung – ich betone, von der Kommission – sieht nun im Basistunnel-Gesamtkonzept Ausgaben von 14 Milliarden vor. 1,65 Milliarden Franken beträgt bereits die Bauteuerung der Jahre 1990 und 1991, und eine Reserve von 2,15 Milliarden Franken wurde von der Kommission beschlossen für allfällige geographisch, geologisch oder ökologisch bedingte Projektänderungen im Russstal, in der Riviera, im Kandental und im Bereich des Anschlusses der Lötschberg-Basislinie an die Walliser Rhonetal-Linie. Wir betrachten dies als eine Art strategische Reserve, um den berechtigten Anliegen der Betroffenen entgegenzukommen. Das heisst aber nicht, dass die Planer von der ursprünglichen Variante des Bundesrates unbedingt abrücken müssen.

Noch kurz zur Anregung von Herrn Nationalrat Kühne: Ich muss ihn fragen: Wollen wir wirklich mit mehr Geld und Tunnelmetern die Zustimmung möglicher Gegner kaufen? Der Bundesrat meint nein. Es geht uns um sachlich ausgewiesene Lösungen. Mit Herrn Nationalrat Burckhardt bin ich einig, dass wir aus den vielen Fehlern der letzten Jahre die nötigen Konsequenzen und Lehren ziehen müssen. Ihre Kommission gab zudem je 50 Millionen Franken frei für Planungsstudien, die einen besseren Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse und die Linienführung im Wallis prüfen.

Meine Damen und Herren, Ihr Parlament trägt eine sehr grosse Verantwortung. Wir dürfen das Fuder nicht überladen, wir dürfen das Fass nicht zum Ueberlaufen bringen. So achtenswert die einzelnen Zusatzwünsche sind, in der Endabrechnung übersteigen sie die vorhandenen Kräfte. Denken Sie auch hier an das Baukastensystem, Herr Nationalrat Fischer. Der Tiefbahnhof Luzern oder eine neue Linie ab Rotkreuz, Herr Nationalrat Aregger, könnten später immer noch realisiert werden. In den gleichen Kontext gehört die Energieversorgung, Herr Nationalrat Bonny. Der Bundesrat hat dieses Thema bewusst abgekoppelt und in den Zusammenhang der künftigen Energiepolitik gestellt. Man wird aber bei den SBB rechtzeitig die nötigen Investitionsmittel bereitstellen müssen. Die insgesamt 480 Millionen Franken, die in der Botschaft für Energie eingestellt sind, beziehen sich auf die den Neubaustrecken zugeordneten Energieversorgungsanlagen.

Der Bundesrat liess die Wirtschaftlichkeit des Alpentransitprojektes aufgrund einer Schwellenwertanalyse beurteilen. Die ersten Berechnungen zeigen, dass die Schwellenwerte gerade auf der Kapazitätsgrenze liegen können und damit eine Wirtschaftlichkeit gesamthaft nur noch unter ganz optimistischen Voraussetzungen möglich ist. Dabei zeigte sich schon bisher, dass der Schienenverkehr durch die beiden Basistunnel seine Kosten in der Anfangsphase nicht zu decken vermag. Aus der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung lässt sich insbesondere ableiten, dass es ausserordentlich wichtig ist, die Kosten unter Kontrolle zu halten. Das Projekt ist auf das notwendige und finanziell Verkräftbare zu beschränken. Bei jeder Erweiterung ist zu fragen, wie weit diese die Wirtschaftlichkeit des Projekts tangieren könnte. Ein weiteres Aufblähen der Kosten wird die Wirtschaftlichkeit – ich muss Ihnen das klar und deutlich sagen – untergraben. Ueberschlagsmässig können die vier Anträge der Herren Aregger, Schmidhalter respektive Müller-Meilen, Ammann und Züger im Ganzen einen zusätzlichen Kreditbedarf von rund 2 Milliarden Franken auslösen. Es ist auch alles zu unternehmen, um die Durststrecke bis zur Erreichung der vollen Kostendeckung abzukürzen.

Ein so langfristig angelegtes Bauwerk wie die Neue Eisenbahn-Alpentransversale verlangt eine Begleitung durch flankierende Massnahmen, und zwar in verkehrspolitischer wie in bahnbetrieblicher Hinsicht. Wir dürfen nicht nur an die einmaligen Baukosten denken, langfristig entscheidend sind günstige Betriebsbedingungen. Doch was in betriebswirtschaftlicher Hinsicht nicht so erhebend erscheint, präsentiert sich in ökologischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht wesentlich besser. Insgesamt ist der volkswirtschaftliche Nutzen der

Neuen Eisenbahn-Alpentransversale als beträchtlich einzu-
stufen. Er übertrifft die Mehrkosten der ersten Jahre nach In-
betriebnahme der neuen Linien. Abzurunden ist diese Vorteils-
ermittlung durch den Nutzen, der dem ganzen Land politisch in
seiner Stellung in Europa erwächst. Wir entscheiden heute für
den Nutzen von morgen.

Die Vergabe der Planungs-, Projektierungs- und Bauarbeiten
richtet sich grundsätzlich nach dem Submissionsrecht des
Bundes. Ihre Kommission hat diese Regelung in einem neuen
Artikel 9bis festgehalten und ergänzt, dass der Bund die Kon-
kurrenz für die einzelnen Teilstücke sicherstelle. Im Rahmen
dieser Bestimmung können die Arbeiten grundsätzlich interna-
tional ausgeschrieben werden. Je nach dem Verlauf der
EWR-Verhandlungen kann ein EG-Ausschreibungsrecht ab
1993 Anwendung finden. Im Gatt sind ähnliche Bestrebungen
im Gange. Bereits bei der Auswahl der Projekt-Ingenieure für
die laufende Zwischenphase sind Offerten ausländischer Be-
werber in die Evaluation einbezogen worden. In allen Fällen
gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung in- und ausländi-
scher Auftragnehmer.

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale ist zugegebenerweise
eine Grossinvestition, die schweizerischen Bedürfnissen dient
und eine gesamteuropäische Dimension aufweist. Wir sind
aber bei der Finanzierung der Frage nachgegangen, ob die
Schaffung einer eigenen Trägerschaft des Unternehmens «Al-
pentransit» von Vorteil wäre, einer Trägerschaft in der Form
einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft öffentlichen
Rechts, an der sich neben dem Bund auch Dritte, beispiels-
weise Kantone, Gemeinden, ausländische Staaten, Private,
beteiligen könnten. Wir haben von einer gemischtwirtschaftli-
chen Gesellschaft abgesehen, weil eine betriebswirtschaftli-
che Rendite – das ist in dieser Debatte klar zum Ausdruck
gebracht worden – erst langfristig zu erwarten ist, und man muss
sagen: wenn überhaupt! Kapital von Dritten in Form von Aktien
lässt sich aber nur beschaffen, wenn ein Gewinn in Aussicht
steht. Der Bund wäre somit auch bei dieser Gesellschaftsform
der alleinige Kapitalgeber.

Die Grösse des Projektes, seine Komplexität und vor allem die
Tatsache, dass mit den SBB und der BLS zwei Bahnen am Bau
der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale beteiligt sind, lassen
es aber als ratsam erscheinen, die bisherigen Bahnstrukturen
mit einem Koordinations- und Kontrollgremium zu ergänzen.
Die Kontrolle durch hochqualifizierte, unbestechliche – ja, ich
sage: bissige – Persönlichkeiten steht im Vordergrund. Wir
brauchen «Frühwarnsysteme», die zuverlässig Alarm auslö-
sen und wenn nötig auch Auswege zeigen.

Diese modifizierte Bahnlösung, auch «Bahn-plus-Lösung»
genannt, verspricht die geringsten Reibungs- und Koordina-
tionsverluste. Die Kommission gab der Trägerschaft einen
hohen Stellenwert, und sie steht hinter dieser Lösung. Die
getroffene Lösung garantiert nach Meinung des Bundesrates
auch eine enge Zusammenarbeit mit den Kantonen, die ei-
nen hohen Stellenwert erhalten soll. Damit die Anliegen der
Kantone und Regionen frühzeitig berücksichtigt werden kön-
nen, haben wir für die weiteren Projektierungsarbeiten ei-
gene eine Planungsorganisation geschaffen. Das Mitspra-
cherecht der Kantone ist durch Behördendelegationen und
Projektkommissionen sichergestellt. Für jede Achse sind
diese Delegationen, diese Projektkommissionen, diese loka-
len und kantonalen Behörden einbezogen. Sie können mitre-
den.

Jede Achse hat wiederum Abschnitte. Bei diesen Abschnitten
sind auch die kantonalen Projektkommissionen dabei. Die
fachlichen Anliegen der Kantone und Regionen bzw. der Ge-
meinden können über diese Gremien eingebracht werden.
Eine umweltfreundliche Linienführung ist auch unsere Sorge.
Ausserdem sollten wir nicht vergessen, dass wir über eine
strenge Gesetzgebung verfügen. Im Rahmen dieser Gesetz-
gebung spielen die Umweltschutz-, die Natur- und Heimat-
schutz-Vorschriften eine wichtige Rolle. Schliesslich hat die
Kommission Ihres Rates einen Artikel 2bis in den Bundesbe-
schluss A aufgenommen, wonach den Anliegen der betroffe-
nen Kantone nach schonender Linienführung im Rahmen der
Planung und Realisierung zu entsprechen sei. Mehr kann man
nicht tun!

Aber das alles hat auch seinen Preis. Die Finanzierung des
Projektes erfolgt – wie Sie wissen, ist das auch neu – tranchen-
weise über Darlehen. Der Bundesrat hat für die Projektbereini-
gung und Bauvorbereitung eine erste Tranche von 700 Millio-
nen Franken beantragt. Die Kommission Ihres Rates hat die-
sen Verpflichtungskredit auf 800 Millionen Franken erhöht.
Was den Bau der Bahn betrifft, Herr Biel, sind noch keine Auf-
träge erteilt. Bis jetzt erfolgte eine Vertiefung der Planungs-
grundlagen auf der Basis eines Verpflichtungskredites von
130 Millionen Franken. Diesem Kredit haben auch Sie, Herr
Biel, zugestimmt.

Im übrigen muss ich Ihnen noch sagen: Für die «Bahn 2000»
haben wir bis heute 164 Millionen Franken ausgegeben, und
nicht schon neun Milliarden Franken. Wir drehen also schon
jedes «Fränkli» zweimal um, bevor wir es bei der «Bahn 2000»
ausgeben.

In den Kredit von 14 Milliarden Franken sind 50 Millionen Fran-
ken für Projektstudien zur Verbesserung des Anschlusses der
Ostschweiz an den Gotthard einbezogen worden. Als Kom-
missionsmitglied wissen Sie das. Der Bund beschafft die In-
vestitionsmittel, die er nötig hat, um dieses Werk zu realisieren,
grundsätzlich auf dem Kapitalmarkt. Im Ausmass von 25 Pro-
zent werden auch Mittel aus dem Treibstoffzoll herangezogen,
und zwar für Investitionen, die im Interesse des Strassenver-
kehrs getätigt werden. Bei dieser Aufteilung ist vor allem zu be-
achten, dass rund die halbe Streckenkapazität des Lötsch-
berg-Basistunnels dem Autotransport zur Verfügung steht als
Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz gestrichene Ra-
wil-Verbindung. Ich werde in der Detailberatung noch darauf
zurückkommen.

Für die Realisierung des Alpentransitkonzeptes beantragt Ihnen
der Bundesrat drei Beschlüsse, deren Aufbau Sie kennen.
Ich trete nicht näher darauf ein. Aber alle drei Beschlüsse sind
rechtlich miteinander verknüpft. Sie treten gleichzeitig in Kraft,
und falls bei einem Referendum das Volk den Beschluss A
nicht gutheissen würde, könnten auch die Beschlüsse B und
C nicht in Kraft treten.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen: Vorweg bitte
ich jene um Geduld, die noch keine Antwort auf ihre Fragen er-
halten haben. Ich werde sie – soweit möglich – in der Detailbe-
ratung bei den einzelnen Artikeln behandeln.

Zu den Rückweisungsanträgen halte ich nochmals fest, dass
der Bundesrat alle vier zur Ablehnung empfiehlt. Das Alpen-
transitprojekt ist eine Grossinvestition. Aber es ist kein Aben-
teuer. Es verlangt etwas Mut und auch etwas Risikobereit-
schaft. Es basiert aber nicht auf waghalsigen Spekulationen.
Die finanzielle Belastung des Bundes ist beachtlich. Massgebend
ist aber der gesamtwirtschaftliche Nutzen, der unserem
Land durch den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale
erwächst. Bitte beachten Sie das und vergessen Sie es nicht.
Die Finanzierung auf dem Anleihschwergewicht ist verkräftbar.
Die schweizerische Lösung heisst: Verlagerung des Transitver-
kehrs auf die Schiene mit Hilfe genügender Kapazitäten und
vor allem eines attraktiveren Bahnangebots.

Wir wollen also etwas für unsere Umwelt tun; wir reden nicht
nur darüber. Auch beim Bau suchen wir nach umweltverträgli-
chen Lösungen. Wir wollen unser Land auch in das im Entste-
hen begriffene europäische Hochleistungsnetz eingliedern.
Wir müssen das tun, um den Standortvorteil dieses Landes
aufrechterhalten zu können. Mit Gotthard und Lötschberg zu-
sammen erreichen wir eine optimale Auf- und Verteilung der
Verkehrsströme. Möglichst viele Siedlungsgebiete unseres
Landes sollen an den Fahrzeitgewinnen und den sich daraus
ergebenden Standortaufwertungen teilhaben können. Aus
Gründen der Wirtschaftlichkeit und der finanziellen Verkräf-
tbarkeit müssen wir aber Prioritäten setzen. Das Konzept des
Bundesrates setzt dort an, wo sowohl die Kapazitäten als auch
die Tunnelprofile und die heutigen Streckengeschwindigkei-
ten der Nachfrage und den Anforderungen einer modernen
Bahn am wenigsten genügen. Das ist zwischen Arth-Goldau
und Lugano und zwischen dem Berner Oberland und dem
Wallis der Fall. Weitere Ausbauten sind später je nach Entwik-
lung und Nachfrage möglich. Sie lassen sich nach dem Bau-
kastensystem ohne weiteres in das vorgeschlagene Konzept
einfügen.

Herr Mitterrand hat an einer Conférence européenne des ministres des transports gesagt: «L'Europe se construit par les transports.» Auch er hat recht. Der Alpen transit ist das Rückgrat eines zukunftsgerichteten integrierten Gesamtsystems. Er ist die eigenständige Weichenstellung zur verkehrspolitischen Integration der Schweiz in Europa. Der Alpen transit ist der solidarische Akt zum Schutz des ganzen Alpenraumes. Das Verkehrswachstum darf nicht allein von der Strasse übernommen werden. Gute Verkehrswege, wie die Eisenbahn-Alpentransversale es werden könnte, sind für uns und unsere Zukunft Lebensadern.

Bitte vergessen Sie das nicht, wenn Sie jetzt eintreten, und das möchte ich Ihnen herzlich empfehlen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Rückweisungsanträge – Propositions de renvoi

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der grünen Fraktion	14 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag Scherrer	15 Stimmen
Für den Antrag Ruf	8 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Scherrer	4 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Steinegger

.... die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Steinegger

.... délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner la baisse de la pollution, actuellement excessive.

Steinegger: Ich begrüsse in Artikel 1 die Zielsetzung des Schutzes der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Als übergeordnetes Ziel ist eine derartige Gesamtbetrachtung richtig. Man könnte aber daraus ableiten, dass bereits bestehende übermässige und ungesetzliche Belastungen dadurch sanktioniert werden. Es geht um Landschaftsschutz; es geht um Lärmbelastung; es geht um Luftschadstoffbelastungen. Diese drei Gefährdungen sind nun aber kein Problem des Al-

pengebietes als Ganzes, sondern es handelt sich um Probleme entlang der Transitachsen. Hier haben wir übermässigen Verkehrslärm. Die Abstrahlung von Lärm nach oben führt zwar dazu, dass in den engen Alpentälern auch Auswirkungen auf Wohngebiete in Hanglagen bestehen. In Seitentälern haben sie aber keine entsprechenden Probleme. An diesen Achsen haben wir die Luftschadstoffbelastung.

Beim CO₂ handelt es sich um ein globales Problem. Das SO₂-Problem ist im Kanton Uri beispielsweise trotz Verwendung von Dieselkraftstoffen gering. Wir haben Grenzwertüberschreitungen beim Ozon. Hier handelt es sich auch um ein grossräumiges Problem, welches nur mit Senkungen beim den NO_x und HC-Immissionen in den Agglomerationen gelöst werden kann.

Konkrete Probleme bestehen in der Ueberschreitung der Stickoxidgrenzwerte im Reusstal und längs der N 2 bis Göschenen. Diese Grenzwertüberschreitungen finden somit nicht im Maderanertal auf der Krönten oder auf dem Oberalpstock statt, sondern in einem engen Parameter entlang der N 2. Wenn man dieses Problem lösen will, muss man an der Quelle, entlang der N 2, ansetzen. Diese Grenzwerte sind keine Erfindung der Uner, damit sie jammern können, sondern es handelt sich um eidgenössisches Recht. Wenn wir nun bereits übermässige Belastungen haben und während der Bauzeit zusätzliche Belastungen kommen, darf ein Alpen transit nicht zu einer zusätzlichen Gesamtbelastung führen. Er hat die von ihm ausgehenden zusätzlichen Belastungen bezüglich Lärm usw. durch positive Auswirkungen auf bereits vorbestehende Belastungen zu kompensieren. Dies ist beim Lärm durch Zusammenlegung der Bahnlinien und gleichzeitig durch verbesserten Lärmschutz möglich. Dies ist bei der Luftschadstoffbelastung dadurch möglich, dass durch ein gutes Angebot und gleichzeitig durch flankierende Massnahmen, wie sie von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen werden, erreicht wird, dass das NO_x-Problem an der N 2 gelöst werden kann – hier hat der Alpen transit einen konkreten Beitrag zu leisten.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, diese generelle Zielsetzung in Artikel 1 zu verankern. Nochmals: Es genügt nicht, den Alpenraum als Ganzes vor weiteren ökologischen Belastungen zu bewahren. Das Transitproblem ist nicht ein Problem des ganzen Alpenraumes, sondern ein Problem der Gebiete an diesen Transitachsen. Hier hat die Neat einen Beitrag zur Reduktion bereits bestehender übermässiger Belastungen zu leisten. Wenn man die Botschaft durchliest, ist diese Zielsetzung durchaus anerkannt. Sie kann deshalb auch festgeschrieben, sie kann normiert werden. Dazu lade ich Sie ein!

Kühne: In den Artikeln 1, 1bis, 2, 2bis ist der Fragenkomplex der flankierenden Massnahmen geregelt. Ich möchte Ihnen dazu die Stellungnahme der CVP bekanntgeben. Wir folgen der Mehrheit der Kommission (*Präsident: Wir sprechen nur zum Antrag Steinegger, nicht zu Artikel 1bis!*) Gut, dann werde ich ein zweites Mal antreten müssen.

Der Antrag von Herrn Steinegger lag der Kommission nicht vor; er war auch während der Fraktionsverhandlung noch nicht greifbar. Der Antrag Steinegger bringt aber eine Verstärkung von Artikel 1, indem er darauf hinweist, dass bereits bestehende Belastungen abgebaut werden sollen. Ich werte das vor allem als bereits bestehende Belastungen in regionaler Hinsicht, also eine Entlastung in den betroffenen Gebieten, zum Beispiel Uri und Tessin. Ich finde den Antrag Steinegger sinnvoll und kann ihm zustimmen.

Blocher: Obwohl dieser Antrag in der Kommission nicht vorlag, stimmt unsere Fraktion dem Antrag Steinegger zu. Es handelt sich um eine wesentliche, vom Standpunkt des Vertreters des Kantons Uri durchaus verständliche Verbesserung. Wir bitten Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Cette proposition n'a pas été soumise à la commission. Toutefois, le projet de transit alpin doit répondre à cinq exigences: dans le cadre de l'intégration européenne, préserver la position de la Suisse en Europe dans le secteurs des transports; en ce qui concerne l'environ-

nement, protéger nos alpes des nouvelles nuisances que ces transports risquent de nous amener; sous l'aspect du trafic à travers les Alpes, garantir un couloir ferroviaire efficace; pour le trafic rail et route, transférer le trafic marchandises, et, dernière exigence, servir également au transport des personnes. L'idée de M. Steinegger, dans la mesure où elle vise l'amélioration de la situation écologique sur les axes existants (par exemple dans le canton d'Uri ou dans celui du Tessin), répond à la philosophie de la commission. Mais si cette adjonction vise l'ensemble du pays, partout où il y a des impacts excessifs sur l'environnement, cela ne peut pas être accepté. Si j'ai bien compris M. Steinegger, sa proposition concerne uniquement les axes et, comme telle, elle pourrait être admise, mais pas au delà.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Artikel 1 umschreibt die Grundsätze und die Zielsetzungen dieser Vorlage, welche in fünf Punkten zusammengefasst werden können: Europäische Integration, Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweiz, ökologischer Schutz der betroffenen Alpentäler, Bereitstellung einer leistungsfähigen Schienenachse – von zwei Schienenachsen –, Absicht der Umlagerung von Strasse auf Schiene und letztlich natürlich der Personentransport. Herr Steinegger hat einen Antrag unterbreitet, der eine Erläuterung zu dieser Grundabsicht bringt. Es wäre vor allem eine Präzisierung der Ziele, die er nun erläutert. Die Kommission hatte keine Kenntnis von diesem Antrag. Wenn man aber den Antrag Steinegger wertet und im Kontext betrachtet, so will er tatsächlich die bestehenden Belastungen in den betroffenen Alpentälern, also entlang dieser Transitachsen, abbauen. Es wäre eine Utopie zu meinen, mit dem Bau dieser beiden Transitachsen könnte man gleichzeitig alle Umweltprobleme in allen Agglomerationen unseres Landes lösen – also im Raume Zürich oder Basel. Das ist Aufgabe des Umweltschutzgesetzes. Das ist Aufgabe der entsprechenden Verordnungen. Dieser Antrag ist eine Erläuterung zu den unbestrittenen Grundsätzen und könnte zu einem besseren Verständnis der Vorlage beitragen.

Wie bereits gesagt, hat die Kommission hierzu keine Stellung genommen. Persönlich werde ich dem Antrag Steinegger zustimmen.

Bundesrat Ogi: Herr Steinegger will, dass das Alpentransitkonzept bestehende übermässige Belastungen abbaut. Übermässige Belastungen, Herr Nationalrat Steinegger, können sich insbesondere durch Lärm und Abgase ergeben. Das Verkehrswegnetz muss gemäss Lärmschutz-Verordnung bis zum Jahre 2002 lärmetechnisch saniert werden. Sie können erahnen, welche Kosten das zur Folge haben wird.

Übermässige Beeinträchtigungen der Luftqualität sind gemäss Luftreinhalte-Verordnung innert zehn Jahren zu beheben. Artikel 33 dieser Verordnung sieht vor, dass die zuständige Behörde die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder -beschränkenden Massnahmen trifft. Der Bundesrat nimmt diese Bestimmung sehr ernst.

Das Alpentransitkonzept ist geeignet, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu lenken und dadurch übermässige Belastungen abzubauen. Durch eine geschickte Projektierung können auch die von der Bahn erzeugten Immissionen optimiert werden. In diesem Sinne und aufgrund der Präzisierungen des Kommissionspräsidenten und von Herrn Nationalrat Weber-Schwyz ist der Bundesrat bereit, diesen Antrag zu akzeptieren.

Damit, Herr Nationalrat Steinegger – und ich spreche Sie jetzt auch als Uner an –, wollen wir einmal mehr unterstreichen, dass es uns ernst ist mit den beabsichtigten ökologischen Chancen aus dem Alpentransitkonzept, aber auch, dass wir die Anliegen der Bevölkerung an den Transitachsen generell ernst nehmen. Aber bitte, liebe Uner, Wunder dürfen Sie auch von uns nicht erwarten. Eine Swissmetro im Kanton Uri ist nicht möglich. Sie wissen, was ich damit meine. Ich darf zum Schluss auch noch anmerken: Eine bessere Informationsarbeit zugunsten der Uner Bevölkerung durch ihre Regierung wäre sehr wertvoll. Ich werde bei Artikel 3 noch einmal darauf zurückkommen müssen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Steinegger.
Für den Antrag der Kommission

offensichtliche Mehrheit
Minderheit

Art. 1 bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung der Anträge der Minderheiten

Minderheit I

(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Vollmer, Zwygart)

Auf den Zeitpunkt des Baubeginns ist ein Konzept flankierender Massnahmen vorzulegen, damit auf Inbetriebnahme der Eisenbahn-Alpentransversale die durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen in der Schweiz vermindert werden gegenüber 1990/1991.

Minderheit II

(Bircher Silvio, Ammann, Béguelin, Bodenmann, Carobbio, Diener, Eggenberg-Thun, Maeder, Ulrich, Zwygart)

Bei Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale muss feststehen, dass
a. der Gütertransitverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollt;
b. der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt.

Art. 1 bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter les propositions des minorités

Minorité I

(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Vollmer, Zwygart)

Au début de la construction, il y aura lieu de présenter un projet de mesures d'appoint afin que, lors de la mise en service des transversales ferroviaires alpines, l'atteinte à l'environnement consécutive aux transports soit réduite en Suisse par rapport à 1990/1991.

Minorité II

(Bircher Silvio, Ammann, Béguelin, Bodenmann, Carobbio, Diener, Eggenberg-Thoune, Maeder, Ulrich, Zwygart)

Lors de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, il faudra garantir que
a. le trafic marchandises transalpin traverse en principe la Suisse par le rail;
b. le transit ferroviaire transalpin couvre les coûts qu'il occasionne en Suisse.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit I: Herr Bundesrat Ogi hat vorhin in seinem Votum gesagt, dass uns der begeisterte Blick nach vorn fehle. Die Verkehrsproblematik ist ein sehr komplexes Gebiet, vor allem auch verknüpft mit den Umweltproblemen. Wenn man sich die Mühe nimmt, diese Komplexität anzuschauen, dann fehlt einem effektiv die Begeisterung, einfach nur zu bauen, denn den Mut zu haben, einfach nur zu bauen, ohne die anderen Fragen zu berücksichtigen, das scheint mir heute nicht mehr sinnvoll. Ich habe übrigens in Ihrem Votum die flankierenden Massnahmen sehr stark vermisst. Sie haben kein Wort zu den flankierenden Massnahmen gesagt, obwohl wir in allen Hearings von allen Fachleuten darin bestätigt wurden, dass eine Neat ökologisch nur dann sinnvoll ist, wenn sie von flankierenden Massnahmen begleitet wird.

Nun, was will die Minderheit I? Die Minderheit I möchte die Neat in einen Rahmen stellen: Die Umweltbelastung, die der Verkehr heute erzeugt, muss abnehmen. Das wäre die ökologische Chance. Herr Bundesrat, der Verkehr bringt eben nicht nur Wohlstand, wie Sie gesagt haben, sondern er bringt ebenso sehr ganz grosse Belastungen.

Ich habe in meinem Rückweisungsantrag schon aufgezeigt und begründet, warum umweltpolitisch mit dem Bau einer

Neat allein nichts erreicht ist. Eine ökologische Chance kann nur mit einer Reihe von flankierenden Massnahmen genutzt werden. Aber Sie alle haben diese Rückweisung ja abgelehnt, und ich möchte auch nicht mehr auf meine vorherige Begründung zurückkommen.

Wir müssen uns aber doch vielleicht noch einige Fakten näher anschauen. Mit der Realisierung des EG-Binnenmarktes und der Forderung nach dem freien Waren- und Personenverkehr stellt sich doch der Zielkonflikt in ganz hartem Masse, einerseits die Frage des Umweltschutzes und andererseits die des Freihandels. Eine Verdoppelung der Gütertransportmengen (50 Prozent mehr Lastwagen, 70 Millionen neue Fahrzeuge) bedeutet 20 Prozent mehr Schwefeldioxid, 14 Prozent mehr Stickoxid, vom CO₂-Ausstoss ganz zu schweigen. Das sind doch die EG-Fakten. Da hilft eine Alpendurchlöcherung allein eben nicht weiter. Sie hilft höchstens mit, das Mobilitätsvolumen weiter zu vergrössern. Wenn wir mit dem Tunnelbau nicht die Verpflichtung verknüpfen, dass der Güterverkehr ganz auf der Schiene abgewickelt werden muss – das will die Minderheit II –, wenn die freie Wahl des Transportmittels immer noch oberste Maxime bleibt, wird die Neat zum unökologischen Pleiteloch, und das ist eine Tatsache.

Der Konkurrenzkampf Schiene/Strasse ist heute schon äusserst hart. Die Strasse als rollendes Warenlager ist billiger und schneller. Mit der Liberalisierung des Binnenmarktes öffnet sich diese Schere nochmals wesentlich. Durch die Beseitigung der verschiedensten Handelshemmnisse wird der Strassentransport schneller und um 25 bis 30 Prozent billiger, so hält es der Cecchini-Bericht fest. Zudem dürfen künftig auch Transporte für Drittländer ausgeführt werden, da das Capotageverbot aufgehoben wird. Anders gesagt: Der Strassentransport wird attraktiver, schneller und billiger. Wie wollen wir da einen kostendeckenden Gütertransport auf der Schiene erreichen? Das würde mich sehr interessieren, Herr Bundesrat.

Sie erinnern sich vielleicht noch an die letzte SBB-Budgetdebatte, an die Attacken auf die SBB, sie müssten besser rentieren, sie kosteten zuviel, der Gütertransport sei zuwenig kostendeckend, die Sparschraube müsse angezogen werden. Ich erinnere mich sehr wohl noch an diese Debatte. Wie stellen Sie sich, Herr Bundesrat, das für den künftigen Warentransport durch die neuen, sehr teuren Alpentunnels vor? Wer soll das bezahlen? Und wie? Welcher Unternehmer wird freiwillig auf die teurere und langsamere Bahn umsteigen? Da braucht es doch flankierende Massnahmen, und zwar ganz konkrete. Ein weiterer Problemkreis sind unsere Umweltnormen. Wir haben heute in der Schweiz strengere Lärmnormen als die EG. Die EG-Abgasnormen sind so vorgesehen, dass der Dreiwegkatalysator umgangen werden kann. Wo bleibt dann das Ziel unserer Luftreinhalte-Verordnung? Karel van Miert hat kürzlich festgehalten, dass ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsträger festgelegt werden müsste. Das ist doch für unsere schweizerische Verkehrspolitik eine Chance. Gehen wir doch als verkehrspolitische Pioniere in Europa voran, und binden wir die Neat und unsere Transitpolitik in die Forderung ein, dass die gesamte Umweltbelastung, die unsere Mobilität verursacht, gegenüber heute abnehmen muss. Das muss doch die Verhandlungsbasis mit der EG sein. In den 10 bis 15 Jahren, die bis zur Baubehandlung vergehen, bleibt genügend Zeit, die notwendigen flankierenden Massnahmen zu beschliessen und durchzuführen.

Herr Bundesrat, der Kanton Uri hat eine Standesinitiative eingereicht, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übriglässt. Nur mit Versprechungen lassen sich die Urnerinnen und die Urner nicht mehr abspesen. Absichtserklärungen helfen nicht weiter, wenn Mann und Frau die Nasen und die Ohren voll haben. Daneben haben wir auch noch die Alpen-Initiative, die voraussichtlich vor das Volk kommt. Wenn wir den Alpenraum als Lebensraum erhalten wollen, braucht es heute ein verbindliches Verkehrskonzept, das keine weitere Transitstrassenkapazität mehr zulässt, also auch keine zweite Gotthardröhre.

Sie haben vorher dem Antrag von Herrn Steinegger zugestimmt. Es ist ein Antrag, der sehr vage ist, dass übermässige Belastungen abgebaut werden müssen, der aber überhaupt nichts konkretisiert. Ich frage mich, wie wir hier in diesem Parlament eine Mehrheit erhalten wollen, denn, was im-

mer wir politisch aufgreifen, es wird hier drin sehr umstritten sein.

Mein Antrag ist übrigens ein Antrag, der auch von der Zweckmässigkeitsprüfung her, die ja von Ihnen, vom Bund erarbeitet wurde, festgehalten ist. In der Zweckmässigkeitsprüfung (Seite 29) heisst es schwarz auf weiss: «Eine ökologische Politik würde verlangen, dass gesamthaft die Umweltbelastung abnimmt, sicher nicht mehr zunimmt.» Genau das ist der Inhalt meines Antrages, und was in Ihrer Zweckmässigkeitsprüfung steht, das wollen Sie heute nicht unterstützen und das Plenum wahrscheinlich auch nicht. Also ich frage mich, wofür man die Zweckmässigkeitsprüfungen überhaupt machte. Und da reicht auch das Beibehalten der bisherigen Verkehrspolitik leider nicht aus, auch wenn ich Ihre bisherige Verkehrspolitik, die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite, voll unterstütze, aber das reicht nicht aus, um das zu erreichen, was auch die Zweckmässigkeitsprüfung fordert. Sie haben gegen Schluss Ihres Votums gesagt, Europa konstruiere sich durch den Verkehr. Für mich ist das natürlich ein äusserst erschreckender Satz. Unser Leben, unsere Lebensgrundlagen haben doch eine viel höhere Priorität als der Verkehr, und wenn der Verkehr das Mass aller Dinge ist, dann frage ich mich, wie wir umweltpolitisch mit unseren Schwierigkeiten überhaupt noch fertig werden.

Ich möchte Sie also bitten, Herr Bundesrat, und Sie, meine Kolleginnen und Kollegen, geben Sie dieser Neat einen ökologischen Rahmen, wie ihn die Minderheit I dringend fordert.

Bircher Silvio, Sprecher der Minderheit II: Wir haben bisher – mit Artikel 1 – einen Konzeptbeschluss gefasst, der sich weitgehend auf die baulichen Elemente der Neat beschränkt. Wir müssen nun dringend darangehen, bei zwei, drei Beschlüssen, die jetzt in der Fortsetzung zu Artikel 1 und 2 folgen werden, entsprechende Ueberlegungen anzustellen, entsprechende gesetzliche Massnahmen einzubauen, welche auch die Zweckmässigkeit dieser Neat garantieren. Die Neat muss einen Beitrag zu einer wirksamen Umweltentlastung leisten, sie muss einen ökologischen Nutzen bringen, sie muss aber auch betrieblich funktionieren. Wir müssen in den Bundesbeschluss entsprechende Garantien einbauen, dass die Neat nach Inbetriebnahme auch benutzt wird und ausgelastet ist, also auch rentiert, und schliesslich müssen wir auch jetzt schon daran denken, entsprechende Bestimmungen einzubauen, damit wir eine Zustimmung des Volkes erreichen können.

Ich glaube, ohne solche flankierenden Massnahmen – oder sagen wir es konkret: es braucht nicht nur bauliche Elemente, sondern auch bestimmte verkehrspolitische Bestimmungen – wird diese Vorlage beim Volk keine Chance haben. Es ist ja klar und sicher wie das Amen in der Kirche, dass das Referendum in verschiedenen Regionen und aus verschiedenen Beweggründen heraus ergriffen werden und dass es zu einer Volksabstimmung kommen wird.

Ich setze an den Anfang der Begründung des Antrages der Minderheit II den Ausspruch von Bundesrat Hürlimann, als der Gotthard-Autobahntunnel 1980 eröffnet wurde. Bundesrat Hürlimann hat damals öffentlich erklärt, dass dieser neue Autobahntunnel keine Transitschwerverkehrsachse werden solle. Es sei der Wunsch und die Absicht der Behörden, mit dieser Autobahn unter dem Gotthard einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung im Inneren unseres Landes und für den Personenverkehr zu leisten. Aber wir wissen alle, wie sich diese Gotthardachse für den Schwerverkehr entwickelt hat: Wir hatten innerhalb von nur zehn Jahren eine Zunahme von rund 100 Lastwagen auf heute etwa 2000 Lastwagen pro Tag, also eine Verzwanzigfachung des Schwerverkehrs, wobei ein grosser Teil auf den Transitverkehr entfällt.

Wir haben im Parlament schon seit langer Zeit, also nicht erst mit der Beratung dieses Bundesbeschlusses, entsprechende Aufträge erteilt, gefordert, dass gesetzliche Grundlagen zu solchen flankierenden Massnahmen studiert und vorbereitet werden sollen. Im Juni 1983 ist im Ständerat bereits eine Motion des Urner CVP-Ständerates Muheim überwiesen worden, welche gesetzliche Grundlagen vom Bundesrat verlangte, damit der Schwerverkehr verpflichtend von der Strasse auf die

Schiene gewiesen werden könne, also genau das, was unser Minderheitsantrag heute verlangt. Wir haben auch in jüngerer Zeit deutliche Signale in dieser Richtung vernommen, ich erwähne die Alpen-Initiative.

Die Alpen-Initiative ist Mitte dieses Jahres sehr deutlich zustande gekommen. Sie verlangt genau dasselbe: Sie will den Gütertransitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen. Sie will das Transitstrassennetz auf dem heutigen Niveau stabilisieren. Und wir haben am 2. März dieses Jahres die sehr grosse Zustimmung des Urnervolkes zu einer Standesinitiative erhalten, 6700 Ja zu 1600 Nein, welche ebenfalls die Verlagerung des Schwerverkehrs entlang dieser Transitachse von der Strasse auf die Schiene verlangt. Wir hörten auch die deutlichen Absichtserklärungen des Urner Regierungsrates. Sie sind uns in mehreren Schreiben zugegangen, ich zitiere nur einen Satz: «Die Umweltbilanz einer neuen Linie muss gegenüber heute positiv ausfallen, mit anderen Worten, eine neue Alpentransitlinie hat neben einer maximalen Rücksichtnahme auf unsere Umwelt bei Bau und Betrieb die Strasse zuverlässig in einem Masse zu entlasten, welches die neuen Belastungen mehr als kompensiert.»

Der Regierungsrat selbst hat dann die vage Formulierung vorgeschlagen, die vorhin von Kollege Steinegger ins Spiel gebracht worden ist. Es ist uns allen klar, und Sie haben es vorhin in der ganz kurzen Diskussion gehört, mit der Bestimmung, die wir Artikel 1 eben angefügt haben, haben wir überhaupt nichts Konkretes, sie ist eine reine Absichtserklärung. Die immer wieder konkret vorgeschlagenen und geforderten – ausformulierten – flankierenden Massnahmen fehlen, werden ausgespart.

Auch der Minderheitsantrag I von Frau Diener – wenn Sie ihn genau lesen – umgeht die Klippe, konkret vorzuschlagen, welche flankierenden Massnahmen im Neat-Konzept stehen sollen. Man wirft zwar dem Bundesrat vor, er spreche nicht Klarheit, er wolle die konkreten Vorschläge nicht auf den Tisch legen; aber der Antrag ist dann ebenfalls sehr ausweichend: Es sei ein Konzept flankierender Massnahmen vorzuschlagen, um die Umweltbelastung zu vermindern. Natürlich können wir auch dieser Formulierung grossmehrheitlich – alle hier im Saale, so hoffe ich wenigstens – zustimmen. Aber ich betone nochmals: Die konkreten Massnahmen, die konkreten Bestimmungen, werden leider nicht genannt und aufgezeigt.

Wir haben anlässlich unserer Hearings in der Kommission – die ja von den beiden Kommissionsreferenten in ihrem Eingangreferat ausführlich umschrieben wurden – von mehreren Experten die Forderung nach solchen flankierenden Massnahmen ausgesprochen gehört. Aber die Experten haben immer betont, diese Massnahmen müssten von den politischen Behörden definiert werden.

Der Bundesrat selbst hat in seiner Botschaft und auch heute wieder im Referat von Herrn Bundesrat Ogi sein Konzept der flankierenden Massnahmen etwa so umschrieben: Wir haben die 28-Tonnen-Limite. Sie garantiert uns mindestens, dass keine 40-Tönnner durch die Schweiz fahren. Wir haben daneben das Sonntags- und Nachtfahrverbot für den Lastwagenverkehr. Daneben streben wir noch bahntechnische Verbesserungen an. Dann sagt der Bundesrat weiter, dass seiner Ansicht nach das Preisniveau beim Schwerverkehr zu tief sei, dass mit preislichen Massnahmen unbedingt eine gewisse Garantie erreicht werden müsse, dass sich der Verkehr, die Mobilität, nicht weiter nach oben bewege. Aber, so äusserte sich der Bundesrat, er könne und wolle nicht von sich aus in die Preisstrukturen eingreifen. Man müsse das dem Markt überlassen. Aber die bisherige Entwicklung habe gezeigt, dass sich Schwerverkehr auf der Strasse einerseits und Bahngüterverkehr auf der anderen Seite preislich eher gegen unten trieben, dass ein Dumping gegen unten stattgefunden habe. Die Korrektur, die nun der Bundesrat vorschlägt, besteht einzig und allein in einer gewissen Mehrbelastung des Schwerverkehrs auf der Strasse durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Aber auch da muss ich anknüpfen an die jüngsten Beschlüsse des Bundesrates, die sehr vage aussehen und für den nächsten Zeithorizont keine Klarheit bringen. Der Bundesrat hat am letzten Montag beschlossen, dass man die bisherige pau-

schale Schwerverkehrsabgabe – der jeglicher Steuerungscharakter abgeht –, die nicht leistungsabhängig ist, vorläufig einmal beibehalten wolle. Der bisherige Vorschlag zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist also vorläufig wieder sistiert worden.

Es sind schon mehrmals die Expertenberichte – die Zweckmässigkeitsstudie, die dieser Neat voranging, aber auch der Umweltverträglichkeitsbericht – erwähnt worden. Ich habe in diesem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Stufe I, der direkt die Begleitung zu dieser Botschaft darstellt, nachgeschaut, was die Verfasser – das Bundesamt für Verkehr und auf fachlicher Seite die Arbeitsgemeinschaft Ernst Basler, Ingenieurbüro – zu den flankierenden Massnahmen aussagen. Im Umweltverträglichkeitsbericht steht zusammengefasst, dass das starke Verkehrswachstum auf der Strasse entlang der Transitachsen Massnahmen erfordere, dass der Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern sei. Dann steht wörtlich: «Die Vorbereitung und Einleitung dieser Massnahmen bilden die Voraussetzung dafür, dass der Alpen transit im Zeitpunkt der Eröffnung erfolgreich sein kann.» Schematisch wird dann im Umweltverträglichkeitsbericht gezeigt, wie sich die Verkehrsnachfrage auf der Strasse bis ins Jahr 2010 etwa entwickeln werde. Es wird vorausgesagt – immer laut UVB –, ohne den Alpen transit würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Strasse etwa verdoppeln. Mit dem Alpen transit gäbe es eine Zunahme des Strassenverkehrs um etwa zwei Drittel, etwa 60 Prozent. Mit dem Alpen transit und mit flankierenden Massnahmen allein sei dann gewährleistet, dass der Zuwachs des Strassenverkehrs nur minim ausfallen würde. Es sind keine quantifizierten Aussagen gemacht worden, deshalb habe ich sie so zusammengefasst, wie sie im Bericht stehen. Dies sind deutliche Signale, dass wir den Alpen transit mit flankierenden Massnahmen kombinieren müssen, wenn wir nicht trotz Neat eine gewaltige Zunahme des Strassenverkehrs erreichen wollen.

Auch der Umweltverträglichkeitsbericht – Sie sehen, ich kreise immer um die konkrete Nennung unserer flankierenden Massnahmen – macht keine konkreten Vorschläge. Wir schlagen Ihnen vor, in Artikel 1bis Buchstabe a und nachher sinngemäss auch im Artikel 2bis, dass wir einerseits den Gütertransitverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene statt auf der Strasse befördern müssen. Das ist also eine klare Pflicht. Gekoppelt ist diese Bestimmung mit Buchstabe b, dass dieser Verkehr seine der Schweiz entstehenden Kosten zu decken habe. Wir verlangen dann im Sinne einer Kongruenz in Artikel 2bis einen Verzicht auf den Ausbau des Transitstrassennetzes.

Wir sind überzeugt, dass die Massnahmen zur Güterverlagerung auf die Schiene eine unbedingte Notwendigkeit darstellen. Ich habe dies ökologische und umweltmässig begründet. Wir haben von mehreren Referenten in der Eintretensdebatte gehört, dass es nicht nur um ein Bauwerk gehen dürfe. Auch Herr Bundesrat Ogi hat deutlich gesagt, es müsse auch um den Schutz unseres Alpengebietes gehen. Aber deshalb müssen wir garantieren, dass der Schutz des Alpenraumes vor dem Schwerverkehr auch in Zukunft gewährleistet ist, dass keine Verdoppelung des Strassenverkehrsvolumens gemäss UVB stattfindet oder dass keine 60-Prozent-Zunahme des Strassenverkehrs stattfindet, wenn wir keine flankierenden Massnahmen einbauen!

Ich möchte aber über diesen ökologischen Aspekt hinaus sagen: Wir müssen diese flankierenden Massnahmen ergreifen, damit der Alpen transit auch wirtschaftlich zum Tragen kommt. Diese grossen Investitionen werden sich nämlich nur lohnen, wenn die Güter auch wirklich auf der Schiene befördert werden.

Ich bitte Sie also, in der Absicht, dass wir nicht nur ein Bauwerk wollen, sondern dass wir auch einen effektiven Schutz des Alpenraumes erzielen wollen, unseren flankierenden Massnahmen – einerseits konkret hier beim Artikel 1bis, nachher aber auch beim Artikel 2bis – zuzustimmen und es nicht bei rein deklaratorischen Absichtserklärungen zu belassen, wie wir sie jetzt in Artikel 1 hinzugefügt haben, aber wie sie leider auch im Minderheitsantrag Diener enthalten sind.

Kühne: Es geht um die Frage, welche flankierenden Massnahmen wir einführen wollen und zu welchem Zeitpunkt. Ich stelle fest, dass es flankierende Massnahmen gibt, die nicht in diesem Beschluss enthalten sind, so das Nachfahrverbot, das Sonntagsfahrverbot, die 28-Tonnen-Limite, und auch die Schwerverkehrsabgabe könnte man als flankierende Massnahme bezeichnen. Man darf feststellen, dass diese flankierenden Massnahmen dazu geführt haben, dass ein wesentlicher Teil des Transitverkehrs an der Schweiz vorbeifährt und in der Regel den Weg über den Brenner wählt. Wir sehen uns den Forderungen nach solidarischem Verhalten gegenüber unseren Nachbarn ausgesetzt. Wir haben die Forderung nach einem Strassentransitkorridor für 40-Tonnen-Fahrzeuge auf dem Tisch, und das wird immer wieder als Druckmittel gegen uns angewendet, wenn es in Verhandlungen um den Europäischen Wirtschaftsraum geht. Unsere Gegenofferte ist, einen Alpen transit auf der Schiene sicherzustellen. Die Zeitspanne würde frühestens in zehn Jahren beginnen und andauern, bis das Werk in fünfzehn bis zwanzig Jahren wirklich fertig ist. Wir sind der Ansicht, dass das Ganze trotzdem ein Verhandlungspfad für unsere Verhandlungen mit Europa ist. Ich verweise auf die Ausführungen, die Herr Blocher gestern in diesem Zusammenhang gemacht hat.

Mir persönlich ist immer wieder passiert, dass, wenn ich mit Parlamentariern aus Deutschland, aus Italien oder aus Oesterreich zusammentreffe, die Frage nach dem Transit gestellt wird. Alles andere an der Schweiz interessiert sie bedeutend weniger. Die Transitfrage steht allein im Vordergrund; also müssen wir ein Angebot machen, das für unsere Nachbarländer interessant ist, und deshalb sind auch die flankierenden Massnahmen entsprechend anzusetzen. Wenn wir Auflagen machen, die jegliches Interesse an der Vorlage sofort zunichte machen, bevor wir überhaupt einen Meter Tunnelbau in Angriff genommen haben, kommen wir nicht zum Ziel. Das Ziel muss sein, dass der Alpen transit – wenn wir die Objekte dann in Betrieb nehmen – leistungsfähig ist, dass er attraktiv ist, dass ein gutes Angebot vorhanden ist, und nicht, dass wir eine Zwangsbenützung vorschreiben und entsprechend das Angebot verschlechtern. Die Alpen transitvorlage kann für uns ein Verhandlungstrumpf sein, und wir haben nun die Möglichkeit, diesen Trumpf im richtigen Moment und geschickt auszuspielen. Dann sind aber die Möglichkeiten fertig. Den Trumpf wieder vom Tisch nehmen und ein zweites Mal ausspielen – wie man es jetzt mit diesen flankierenden Massnahmen machen möchte – können wir nicht. Mit solchen Jassern spielt niemand!

Schmid: Bei jedem grösseren Bauvorhaben heisst die Kernfrage: Was sollen wir mit der Realisierung eines Projektes für Probleme lösen, und wie sind diese Problemlösungen prioritär zu gewichten? Die Neat ist zweifellos ein enormes Vorhaben, welches einem schon rein äusserlich suggeriert, es gehe vordringlich um Transportprobleme. Das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Transitgüterverkehr, nimmt Jahr um Jahr zu, und so liegt es auf der Hand, dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wenn nicht auf der Strasse, dann doch noch lieber auf der Schiene. Nun haben wir aber längst die Erfahrung gemacht, dass wir das Gesamtverkehrsvolumen nicht stabilisieren können, wenn wir einfach bereitwillig immer mehr Strassen und Schienenstränge bauen. So ist eigentlich das Verkehrsproblem nicht mehr in erster Linie eine Kapazitätsfrage, sondern eine Umweltfrage. Bevor wir planen und bauen, müssten wir uns überlegen, wieviel Verkehr denn eigentlich notwendig, signvoll und noch zuträglich ist. Ins Endlose können wir doch den Speditionsbedürfnissen Europas nicht nachgeben, sonst bauen wir nämlich alle 12 Jahre eine neue Neat, und jede Linienvariante, die jemals auf dem Reissbrett entworfen wurde, kommt dann letztlich auch noch zum Zug, von den Strassenverbindungen gar nicht zu sprechen! Nicht erst später, schon jetzt ist das Verkehrsproblem in erster Linie von der Menschen- und Umweltverträglichkeit her zu beurteilen, und wenn wir das tun, können wir dem geplanten Vorhaben nur zustimmen, wenn es in dieser Hinsicht eine Verbesserung herbeiführt. Alles andere ist Scheinökologie und be-

stenfalls Pflasterlipolitik. Hier erkennt man, wie rasch gewissen Grünangehauchten der ökologische Atem ausgeht. Auch die sozialdemokratischen Minderheitsanträge Bircher und Ulrich, die wir zwar unterstützen, sind im Grunde Symptombekämpfung, solange man nicht dem Rückweisungsantrag zustimmt.

Die Schweiz ist moralisch nicht verpflichtet, jeden grössten teils durch Standortvorteile der Produktion, durch Zollbegünstigungen und zwischenstaatliches Lohngefälle entstehenden Verkehr durch den Alpenwall zu befördern. Wir sind keine Solidaritätsmasochisten. Europa soll ein gescheiteres, nämlich dem Prinzip der Dezentralität verpflichtetes Versorgungskonzept anstreben, damit das Verkehrsaufkommen einen gewissen Plafond nicht überschreitet. Wenn nun die vier kommerziellen Freiheiten exzessiv auf dem Buckel der Menschen und der Natur ausgelebt werden sollen, dann sagen wir nein zur freien und unbeschränkten Durchfahrt. Wir schieben damit die Verkehrslawine nicht auf Oesterreich ab, denn unser Nachbarland wird, wie auch schon, darauf den einzigen Schluss ziehen und sagen: Da machen wir auch nicht mit.

Die Umweltfrage ist von weittragenderer Bedeutung als die Speditionsfrage. Wir leben in ganz Europa kein bisschen besser mit dem doppelten, dem dreifachen, vierfachen Verkehrsvolumen. Deshalb nehmen wir nur Mehrverkehr in Kauf, wenn dann auch gesamthaft gesehen die durch den Verkehr verursachte Umweltbelastung abnimmt. Das bedeutet natürlich im Endeffekt, dass wir nicht mehr Schienen und Strassen parallel und unabhängig voneinander ausbauen und von der freien Auswahl des Verkehrsmittels Abschied nehmen, einer heiligen Kuh, die doch nur das goldene Kalb der unersättlichen Geschäftemacher ist.

Der Minderheitsantrag Diener ist die erste Bedingung, die erfüllt werden muss, wenn wir uns zu einem solchen Vorhaben ohne vorgesehene Verkehrsplafonierung positiv stellen sollen.

Im Namen der grünen Fraktion ersuche ich Sie, diesen Antrag zu unterstützen.

Müller-Meilen: Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion bitte ich Sie, die beiden Minderheitsanträge zu Artikel 1 bis abzulehnen. Im genehmigten Artikel 1 ist klar festgehalten, dass eines der Ziele der Alpen transitvorlage die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr und der ökologische Schutz der Alpen ist. Mit dem Antrag Steinegger haben wir zusätzlich die Entlastung schwer betroffener Gegenden als weiteres Ziel aufgenommen. Zu diesen Zielen stehen wir voll und ganz. Dass zur Erreichung dieser Ziele auch flankierende Massnahmen gehören, ist unbestritten. Sie bestehen teilweise bereits; Herr Kühne hat sie genannt. Sie bestehen zum Teil trotz internationaler Kritik.

In diesen Alpen transit-Beschluss sollte man aber nicht wesenfremde Elemente einbauen. Die gesamten durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen können beispielsweise nicht durch Eisenbahn-Basistunnels reduziert werden. Also muss das Ziel des Antrages Diener, eine Reduktion gegenüber 1990/91, durch Massnahmen auf den übrigen Verkehrsnetzen und bei den Fahrzeugen erreicht werden. Man will auf dem Buckel der Alpen transitvorlage Massnahmen verwirklichen, die andere Gesetze betreffen. Das scheint mir unredlich. Man verhindert damit das politisch Mögliche.

Was heisst es übrigens, dass «die Mobilität der Ökologie untergeordnet» werden muss, wie das Frau Diener in der Eintretensdebatte gesagt hat und wie es Herr Schmid in etwas anderer Formulierung wieder aufgenommen hat? Heisst das, dass die Fahrkilometer kontingentiert werden sollen? Heisst das, dass nur noch mit Bewilligung Auto gefahren werden kann? Hier wäre es nötig, dass die grüne Fraktion einmal ihre Karten völlig offenlegt und nicht nur um den heissen Brei herum spricht.

Zum Antrag Bircher: Zur obligatorischen Verlagerung des Gütertransitverkehrs durch die Alpen auf die Schienen, die wünschbar und auch Ziel der Vorlage ist, fehlen heute die Verfassungsgrundlagen. Sie widerspräche auch internationalen Verpflichtungen. In dieser Richtung zu arbeiten ist zweifellos das Ziel unseres Verkehrsministers in den wichtigen, gegen-

wärtig und künftig nötigen Verhandlungen über ein Transitabkommen. Aber hier enge Fesseln zu beschliessen geht nicht an. Im Antrag Bircher wird in Buchstabe b verlangt, dass die Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale erst dann erfolgen kann, wenn der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt.

Wir müssen uns die Konsequenzen dieser Formulierung vor Augen führen. Stellen Sie sich einmal vor, die Alpentransversalen sind gebaut, und es stellt sich heraus, dass keine volle Deckung der entstandenen Kosten erreicht werden kann. Dann dürfte der Betrieb gemäss diesem Antrag nicht aufgenommen werden. Wir hätten zwar die Immissionen des Bauens gehabt, aber die Früchte des Baus könnten wir nicht ernten. Glauben Sie wirklich, dass die Schweizerinnen und Schweizer im Jahre 2010 zu einem solchen Schildbürgerstreich bereit wären?

Wir sollten uns hüten, Sachen in diesen Beschluss zu schreiben, die durch diesen Beschluss gar nicht erreicht werden können, sondern ganz andere Gebiete beschlagen, wie die Reduktion der gesamten Umweltbelastung durch den Verkehr oder internationale Verkehrsabmachungen. Ich empfehle Ihnen, beide Anträge abzulehnen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt mit allem Nachdruck flankierende Massnahmen. Einen ersten Schritt haben wir in Artikel 1 gemacht. In Artikel 2 Buchstabe c sind weitere vorgeschlagen, ebenso nun durch Minderheitsanträge in Artikel 1bis. Wir sind der Meinung, dass es richtig ist, dass man die flankierenden Massnahmen in einen besonderen Artikel hineinnimmt, um ihnen das besondere Gewicht beizumessen. Man ist sich bewusst, dass die neuen Verkehrsachsen nicht ohne bestimmte Vorkehrungen Personen und Güterverkehr übernehmen werden. Die heute in allen Zeitungen zu lesenden Berichte über die S-Bahn in Zürich zeigen, dass der Verkehr nicht einfach automatisch auf die Schiene kommt.

Wir wissen, dass die Umweltbelastung eine schwebende Gefahr ist. Diese Verantwortung nimmt uns niemand ab, und unsere Massnahmen helfen – auch im Ausland – mit, zu neuen Bewegungen zu kommen.

Aus den verschiedenen Anträgen sehen wir, dass es kein einfach zu lösendes Problem ist. Die Grundfrage bleibt aber: Wie gelingt es, Schiene und Strasse zu verknüpfen, und zwar möglichst dort, wo die Güter transportiert werden, falls man sie überhaupt transportieren muss?

Es braucht schon heute ein Transitkonzept für die Bahnen; denn die Erhaltung von Güterkapazitäten braucht eine ständige Anstrengung. Die verkehrspolitischen Massnahmen sind vielfältiger Natur. Zum Teil bestehen sie bereits und zeitigen Wirkung. Sie wurden hier schon mehrfach erwähnt. Die 28-Tonnen-Limite und das Sonntags- und Nachtfahrverbot stehen da im Vordergrund.

Wie weiter? Transitabkommen – auch diese könnten eine Wirkung zeitigen. Um erneut zu unterstreichen, dass es uns als Schweiz mit den Anliegen des Umweltschutzes ernst ist, braucht es auch die Hilfe von entsprechenden Artikeln im Alpentransit-Beschluss; der Bundesrat muss diesen Auftrag vom Parlament bekommen.

Wir wissen weiter, dass in dieser Woche der Bundesrat gewisse Massnahmen entschieden hat: Die Schwerverkehrsabgabe soll leistungsbezogen werden. Der Oekobonus steht in Aussicht. Es wird aber lange dauern, bis auch diese Massnahmen effektiv in Kraft sein werden. Und doch: übers Portemonnaie lässt sich vieles regeln. Darum brauchen wir Lenkungsmassnahmen.

Ich danke dem Bundesrat, dass er diese Lenkungsmassnahmen ins Auge gefasst hat, und hoffe, dass sich das Parlament und das Schweizer Volk dazu durchringen können. Weiter ist der Verzicht auf den Ausbau von neuen Strassen, insbesondere auf den Bau von neuen Strassentunneln am Gotthard und am San Bernardino, von entscheidender Bedeutung. Wir haben ja den Entscheid der Uner Bevölkerung zur Kenntnis genommen. Er tendiert genau in diese Richtung. Es gilt ganz einfach, die Verkehrswertigkeit der Bahn möglichst ideal zu halten, damit Preis und Qualität stimmen und damit auch die

Mengenrelation mit den Kapazitäten in Einklang zu stehen kommt.

Die Forderung der Anrechnung der externen Kosten ist je länger, desto wichtiger. Alle Verkehrsträger sollten ihre Kosten tragen. Es ist zu bedauern, dass wir nicht gleichzeitig mit dem Alpentransit-Beschluss ein Transitverkehrsgesetz verabschieden können. Dann wäre z. B. die Alpen-Initiative durchaus schon zum Teil erfüllt.

Die Netzwirkung der neuen Eisenbahnanlagen soll aber nicht nur dem internationalen Transitverkehr oder den grossen Städten dienen, sondern auch dem regionalen Eisenbahnverkehr. In dieser Beziehung bestehen grosse Bedenken, dies vor allem im Raume Chiasso/Lugano/Bellinzona/Locarno.

Herr Bundesrat Ogi hat in seinen Ausführungen beim Eintreten erklärt, dass man keine Bedenken zu haben brauche in bezug auf den Regionalverkehr, er werde nicht auf die Strasse verdrängt. Aber wir teilen die Befürchtung, dass dies geschehen wird, wenn nicht flankierende Massnahmen zum Tragen kommen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass zwei Tunnel durch die Alpen ohne flankierende Massnahmen ein kopfloses Ungetüm sind, das uns mehr bedroht als hilft.

M. Friderici: En déposant sa proposition de minorité, Mme Diener a clairement dit qu'elle visait à réduire les atteintes à l'environnement. Nous avons déjà repris ces dispositions dans la proposition de M. Steinegger à l'article premier. Si Mme Diener voulait être conséquente, elle pourrait donc retirer sa proposition de minorité. En effet, le projet du Conseil fédéral stipule ceci: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances et servir au transport des personnes.»

Madame Diener, vous êtes contre le trafic de transit. Or, nous avons besoin de ce trafic, qui est engendré par le commerce. Etant donné notre haut niveau de vie, nous commerçons énormément avec l'étranger et si nous faisons un bilan du trafic de transit des marchandises importées par la Suisse qui passent devant nos voisins, nous serions déficitaires, nous offrons moins de prestations à l'étranger que nous en exigeons de leur part. Vous-même, Madame, lorsque vous partez en vacances à l'étranger, vous faites exactement ce que font les étrangers lorsqu'ils passent à travers le tunnel du Gothard. Nous ne pouvons exiger des autres ce que nous ne voulons pas nous imposer. Le trafic de transit, nous devons le tolérer, sur le plan des accords internationaux que nous avons passés, mais aussi sur le plan de l'éthique personnelle.

M. Bircher n'est malheureusement pas là pour entendre ce que je vais lui répondre. Sa proposition de minorité a au moins une chose de bien: à la lettre b, il demande que le transit ferroviaire transalpin couvre les coûts qu'il occasionne en Suisse.

Je crois qu'il faut ici faire preuve d'un peu de réalisme, car cette proposition est assez angélique. Personne ne peut garantir que le transit ferroviaire à travers ces nouvelles transversales couvrira les coûts qu'il occasionne. Nous-mêmes, nous ne le demandons pas. Nous sommes d'accord que ce trafic ferroviaire soit subventionné par la Confédération sur certains points. C'est d'ailleurs la réponse que nous faisons également aux pays qui tolèrent ce transit par leur territoire.

La lettre a de la proposition de minorité M. Bircher néglige les accords internationaux en vigueur avec nos partenaires européens depuis plus d'un siècle. Ces accords, et notamment les accords qui ont été signés en 1918, garantissent la réciprocité en ce qui concerne le transport routier. En exigeant que le trafic de marchandises traverse la Suisse par le rail, M. Bircher nous obligerait à dénoncer ces accords internationaux et à faire fi de la liberté du commerce et de l'industrie qui est pourtant garantie par la constitution.

Je voudrais répondre à M. Bircher sur un point qu'il ne connaît certainement pas. Ces nouvelles transversales ferroviaires alpines faciliteront le transport combiné, non pas tel que nous le voyons à la manière suisse – le ferroutage – en chargeant un moyen de transport sur un autre moyen de transport, ce qui n'a absolument rien d'écologique, mais le transport combiné de containers et de caisses mobiles. Or, il y a seulement une dizaine d'années, alors que les entreprises ferroviaires ne

croyaient pas à ce système, ce sont principalement des entreprises de transport privées qui ont développé le transport combiné et qui l'ont imposé aux chemins de fer. M. Bircher était pourtant présent l'année dernière à Bruxelles au congrès Euromodale et il a certainement entendu M. Menzinger, Directeur général de Danzas, l'annoncer à la tribune.

Nous pouvons faire confiance à l'industrie privée, qui utilise toujours le moyen le plus adéquat, c'est-à-dire celui qui finalement rend les meilleurs services et coûte le moins cher. Dès lors, je crois que ces propositions de minorité I et II ne sont absolument pas nécessaires. Le groupe libéral s'en tiendra à la proposition de la majorité de la commission.

Blocher: Es ist ja schon eigenartig, dass die gleichen Leute zwei verschiedene Minderheitsanträge unterstützen, die den gleichen Artikel und den gleichen Absatz betreffen. Korrekt wäre entweder das eine oder das andere.

Nun zur Minderheit II: Soweit ich sehe, ist das der sozialdemokratische Antrag, unterstützt von den Grünen. Der Minderheitsantrag I ist dann der Antrag der Grünen, unterstützt von den Sozialdemokraten.

Ich nehme Antrag II voraus, weil mir scheint, der Antrag der Sozialdemokraten sei etwas klarer und auch etwas ehrlicher formuliert. Aber er ist ein unmöglicher Antrag; würde man ihm zustimmen, wäre die Alpentransversale erledigt.

Zu Artikel 1bis: Wenn wir der Alpentransversale nach diesem Antrag der Minderheit II zustimmen würden, würde das dazu führen, dass wir zwar eine Bahn bauen, aber sie nie in Betrieb nehmen könnten. Man könnte sie nicht betreiben, das wäre mal etwas Neues. Wir haben ja viele Bauvorhaben, die beschlossen sind, für die Geld ausgegeben wird, die aber nicht gebaut werden. Das kennen wir schon.

Jetzt kommt etwas Neues: Planen und bauen, aber nicht in Betrieb nehmen. Das geht einen Schritt weiter. Warum können wir sie nicht betreiben? Bei Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale muss nach Artikel 1bis Buchstabe b feststehen, dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt. Das ist unmöglich. Bei einem solchen Bauvorhaben ist es ausgeschlossen, dass bei Betriebsaufnahme diese Kosten gedeckt werden können. Eine andere Behauptung ist unehrlich. Das ist an sich auch nichts Besonderes. Als Unternehmer weiss ich, dass bei kaum einer Anlage, die in Betrieb genommen wird und die einige Jahre bestehen muss, die Kosten am Anfang gedeckt werden können. Die Rentabilität ist eine Frage der Auslastung. Wir können doch nicht eine Bahn bauen, die am Anfang bereits rentiert und ausgelastet ist.

Artikel 1bis Buchstabe a: Danach muss feststehen, dass der Gütertransportverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollt; und das muss bei Inbetriebnahme feststehen. Das können Sie ja erst sagen, wenn dann wirklich die Bahn betrieben wird und der Verkehr mit der Zeit auf die Bahn umgeladen wird.

Der Artikel gemäss Minderheit II führt dazu, dass diese Bahn nie in Betrieb genommen wird. Darum meine ich: Wenn wir diesem Artikel zustimmen, dann können wir die Bahn nicht realisieren. Dann hat es auch keinen Wert, noch Geld auszugeben.

Zum Antrag der Minderheit I, der unklar und meines Erachtens auch weniger ehrlich ist als der Antrag der Minderheit II, auch wenn er von den gleichen Leuten unterzeichnet wurde: Mit diesem Artikel verlangen Sie etwas Unmögliches. Sie verlangen etwas, was für die ganze Schweiz gilt, was sie in Verwirklichung mit einer Nord-Süd-Achse erbringen müsste. Es ist doch nicht so, dass mit dem Ziel in Artikel 1, den wir hier ja beschlossen haben, um dieses Ziel zu erreichen – keine flankierenden Massnahmen beschlossen würden. Solche flankierenden Massnahmen sind in der Vorlage enthalten und sind auch beabsichtigt. Die Annahme des Antrages der Minderheit I heisst, ein Konzept zu verankern, das ganz andere Verkehrsträger beschlagen würde.

Der Artikel gemäss Minderheit I ist zwar etwas weniger «gefährlich» als der Antrag II, weil hier die Bahn nicht zuerst gebaut würde, sondern sie würde nur geplant, und bevor man sie baut, würde sie dann gestoppt, aber Hunderte von Millionen

würden natürlich ausgegeben, zumindest 700 Millionen. Dann würde man die Bahn nicht realisieren. Diesen Konzeptstreit, der hier losginge, den möchte ich dann sehen. Die ganze Schweiz, also auch der Raum Genf und Tessin und Schaffhausen und St. Gallen, wäre so miteinbezogen, also Gebiete, die gar nicht direkt vom Nord-Süd-Verkehr betroffen sind.

Nun gibt es allerdings Leute, die haben den Antrag mitunterzeichnet, die sagen: An sich kann man dem gut zustimmen. Man muss eigentlich gar nichts machen, man muss ja eigentlich nur ein Konzept vorlegen. Man verlangt ja nur ein Konzept bis zum Baubeginn. Machen muss man nichts. Wenn Sie so hinterhältig argumentieren, dann müssen Sie den Artikel ablehnen, weil er hinterhältig ist. Aber wenn Sie das Konzept dann noch realisieren möchten und glaubwürdig sein wollen mit diesem Antrag, dann ist die Alpentransversale gestorben. Man kann eine Alpentransversale natürlich auch mit solchen Anträgen erledigen, aber dann ist es vielleicht besser, man sagt von vornherein nein.

Unsere Fraktion lehnt beide Minderheitsanträge ab.

M. Rébeaud: Je remercie M. Blocher de sa franchise et de la clarté de son exposé. Il part de l'idée que les buts inscrits dans l'article premier de la loi, y compris l'adjonction apportée par M. Steinegger, ne doivent pas être atteints. Vous voulez les considérer, comme souvent les buts énoncés au début de nos lois, comme des objectifs vers lesquels il faut tendre mais qu'on ne veut pas atteindre. Donc les propositions de minorité sont nécessaires, parce qu'elles vous donnent l'obligation, dans la réalisation du projet et dans la mise en service du tunnel, de faire en sorte que les buts énoncés à l'article premier soient réellement atteints. C'est une garantie nécessaire, Monsieur le Conseiller fédéral, pour que nous puissions joindre notre enthousiasme au vôtre si vous le souhaitez. Mais c'est une condition sine qua non, car si on part de l'idée – comme l'a expliqué M. Blocher – que les buts de l'article premier ne seront pas atteints, il vaut mieux ne pas en parler du tout.

Tout à l'heure, M. Ogi a repris à son compte la citation suivante: «L'Europe se fera par les transports.» En vous entendant, je me suis dit que c'est un peu comme si les Waldstätten avaient affirmé il y a 700 ans: «La Suisse se fera par l'armée.» Or, les premiers Suisses n'ont jamais tenu un tel propos. Ils ont rédigé un pacte et l'ont signé sous la protection divine en prenant toute une série de précautions et en avançant toute une série de valeurs qui démontraient que la vérité des armes, si elle était nécessaire, n'était pas la vérité ultime. L'Europe, Monsieur le Conseiller fédéral, a sans aucun doute besoin de transports mais elle ne peut pas se construire sur cette priorité exclusive parce qu'elle serait alors détruite par les transports. Vous feriez alors à mon corps défendant ce que j'appelle «l'Europe des rouleaux compresseurs», et ce n'est pas celle que nous voulons. Il faut donc prendre des précautions.

La page 25 du message fait état d'une étude d'opportunité qui est une espèce de vaste étude d'impact. Cette étude énumère certaines conditions à la réalisation de l'ensemble du programme. Elle indique que le projet est écologiquement acceptable s'il remplit plusieurs conditions: provoquer le transfert au rail du trafic routier, en particulier sur les longues distances, ménager le paysage et les sites, réduire globalement les nuisances infligées à l'environnement. La proposition de minorité Diener ne demande rien d'autre. Si M. Ogi a accepté l'impression de ce passage dans le message, je suppose qu'il pense faire quelque chose et qu'il avait une idée de ce que cela signifiait. Je crois qu'il le comprend très bien, parce qu'il dispose des instruments techniques et des concepts théoriques nécessaires. Ils sont contenus dans le rapport Infrac.

Quand on nous dit que ces conditions sont trop vagues et peu claires, c'est faux: tout est contenu dans ce rapport, que les membres de la commission ont reçu et dont j'ai connaissance. Avec les expériences effectuées ces dernières années en matière d'étude d'impact, nous disposons de tous les concepts et de tous les instruments de mesure qui permettent d'évaluer la charge globale sur l'environnement.

Ceci revient à dire que si nous refusons ces deux propositions de minorité nous sommes d'accord de prendre le risque de

donner raison à M. Blocher, c'est-à-dire de percer le trou et d'accepter une destruction irremédiable, continue et globale de la qualité de l'environnement. Nous pourrions alors aussi mesurer les dégâts.

J'ajoute encore deux mots à l'intention de M. Friderici. Il n'est pas là, mais vous lui transmettez. Je suis un peu perplexe lorsque j'entends un libéral accepter d'avance que le chemin de fer ne couvrira pas ses coûts. Nous, nous voulons qu'un jour, et le plus vite possible, il couvre ses coûts! L'automobile aussi. Et non seulement ses coûts immédiats, mais encore ses coûts écologiques et sociaux. Je trouve qu'il n'est pas très rigoureux pour un libéral d'accepter comme une évidence éternelle ce genre de déficit forcément couvert par la collectivité. D'autre part, je ne trouve pas – ce sera mon deuxième mot – que la manière dont M. Friderici a fait tout à l'heure la leçon à notre collègue Verena Diener soit à la hauteur de la distinction à laquelle les libéraux ordinaires nous ont habitués. Pour le reste, je vous remercie de ne pas donner raison à M. Blocher.

Meier-Glatfelden: Herr Bundesrat Ogi hat heute unseren «begeisterten Blick nach vorn» vermisst. Diesen begeisterten Blick hatten wir Anfang der sechziger Jahre, als wir die Autobahnen bauten. Er ist heute vielen vergangen.

Auch heute morgen und gestern ist mir aufgefallen: Viele wollen diese Neat gar nicht, aber sie beklagen die Zwänge. Sie sagen, wir müssten uns beugen, es gehe eben nicht anders.

Eigenartig schien mir auch das Votum von Kollege Bodenmann, der zwar zustimmt, gleichzeitig aber mit dem Referendum droht und dazu unmögliche Bedingungen stellt.

Die grüne Fraktion sagt klipp und klar, dass sie der Neat zustimmt, wenn nämlich erstens flankierende Massnahmen die Umweltbelastung gegenüber heute reduzieren, zweitens der Transitverkehr grundsätzlich auf die Schiene gezwungen wird, drittens der Verkehr seine Kosten selber trägt, damit sinnlose Billigtransporte unterbleiben, viertens keine weiteren Transitstrassen – vor allem keine zweite Gotthardröhre für die Autos – gebaut werden und fünftens der Lötschberg-Basistunnel aus der Vorlage gestrichen wird.

Die S-Bahn in Zürich – Sie können es heute im «Tages-Anzeiger» lesen – zeigt ganz klar, dass mit Freiwilligkeit ein Umsteigen nicht erreicht wird. Folglich müssen wir dieses Umsteigen des Transitverkehrs erzwingen.

Zu den Kosten: Solange der Verkehr seine eigenen Kosten nicht trägt, solange er subventioniert wird und viel zu billig ist, können wir die Verkehrslawine nicht stoppen.

Herr Kollege Blocher, Sie haben uns Grünen einmal vorgeworfen, wir würden, wenn wir mit unserer Politik weiterfahren, die Schweiz bald zum Armenhaus Europas herunterwirtschaften, das der Mutter Europa von selbst in den Schoss falle. Mit solchen Milliardenvorlagen – Furkaloch und Centovalli-Bahn-Debakel lassen grüssen! – verwandeln wir die Schweiz ins Armenhaus Europas, nicht in erster Linie in bezug auf das Geld, sondern in bezug auf die Lebensqualität. Wir schaffen Alpenwüsten, Auswanderergebiete, wie dies Kollege Steinegger heute morgen erwähnt hat.

Ich bitte Sie, stimmen Sie allen ökologisch begründeten Minderheitsanträgen zu!

M. Zbinden Paul, rapporteur: Les propositions des minorités I et II doivent être mises en relation avec l'article 1, avec l'adjonction Steinegger que nous avons votée ce matin d'une part et l'article 2, lettre c, d'autre part. Dans les deux articles que je viens de citer, on parle d'«apport» et pour l'environnement, de «mesures d'appoint». La commission était en présence des deux propositions de minorité. Celle de Mme Diener a été rejetée par 18 voix contre 8. Les raisons de ce rejet sont les suivantes. Tout d'abord, le Conseil fédéral nous a soumis un programme de mesures d'appoint, programme que nous voulons réaliser par le biais de l'article 2 et au fur et à mesure de l'avancement de la planification. Je dois rappeler, dans ce cadre, quelles sont ces mesures d'appoint: maintien de la limite des 28 tonnes – ce n'est pas rien –; interdiction aux poids lourds de circuler de nuit et le dimanche; redevance pour les poids lourds que le Conseil fédéral propose de modifier; renonciation à l'extension du réseau routier national; réalisation

du programme de protection de l'air; réalisation des terminaux pour le trafic combiné et, je rappelle également, la solution transitoire pour le trafic combiné à travers le Gothard et le Simplon. Il y a donc des mesures d'appoint qui fonctionnent déjà ou qui sont prêtes à être réalisées. D'autre part, si vous lisez attentivement la proposition de Mme Diener, vous constaterez qu'elle veut une réduction de l'atteinte à l'environnement globalement pour la Suisse. C'est, à mon avis, une exigence irréalisable pour le transit alpin, la seule possibilité serait une réduction de la pollution sur les deux axes et non sur l'ensemble de la Suisse. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de rejeter cette proposition.

Quant à la proposition de la minorité II, M. Bircher va plus loin encore et la formule utilisée par cette minorité est trop absolue lorsqu'elle parle du transfert du trafic marchandises sur le rail. Obliger tout transport de marchandises à travers la Suisse à se faire sur le rail n'est pas constitutionnel, et contraire aux tractations internationales. La commission a retenu le maintien du libre choix du moyen de transport mais elle admet des mesures d'appoint pour non pour obliger, mais pour favoriser le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail. Quant aux coûts que M. Bircher voudrait faire supporter par le transit ferroviaire au moment de la mise en fonction des tunnels, c'est absolument irréalisable. Nous ne pouvons pas, dès le début, exiger la rentabilité de ces coûts, étant donné que nous accordons aux CFF et au BLS soixante ans pour le remboursement des prêts. Là aussi, les exigences de la minorité sont trop absolues, je dirais même prohibitives. Pour réaliser ces exigences à la lettre on pourrait réaliser les tunnels, mais on ne pourrait pas les mettre en exploitation.

Je vous propose donc, avec la commission, de rejeter les propositions des minorités I et II et de revenir sur le sujet à l'article 2, lettre c, où l'on demande des mesures d'appoint à réaliser pendant les phases de la planification et de la construction qui vont durer dix, quinze ou même vingt ans.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Wenn man die beiden Minderheitsanträge einer allgemeinen Betrachtung und Beurteilung unterzieht, könnte man sagen: Es sind unbestrittene Forderungen, die da gestellt werden. Aber sie sind geprägt von einer Inselmentalität; man geht von der Vorstellung aus, unser Land sei ein unpassierbares, abgegrenztes Territorium und wir könnten demzufolge Vorschriften machen, die für jedermann Gültigkeit haben würden. Aus dieser Sicht ist es unrealistisch, obwohl man vom Grundsätzlichen her bestimmte Meinungen teilen könnte.

Es wird bei der Minderheit I von Frau Diener ein umfassender Massnahmenplan gefordert. Dies ist durch den Bundesrat bereits in seiner Botschaft umrissen, und man vergisst dabei, dass wir ein geltendes Umweltschutzgesetz haben, das alle diese Massnahmen nicht nur weitgehend zulässt, sondern auch deren Durchsetzung ermöglicht. Mit anderen Worten: Man ist hier eher kleingläubig bezüglich Wirksamkeit bestehender Gesetzgebungen und glaubt selber nicht mehr daran. Man will das Vehikel der Alpentransversale benutzen, um andere Forderungen durchzusetzen.

Im übrigen ist es utopisch zu meinen, mit der Inbetriebnahme dieser beiden Transitachsen könne man die Umweltsituation in unserem ganzen Land verbessern. Es geht also um folgendes – das sagt Artikel 1 ganz klar –: Man will die betroffenen Gebiete der Transitachsen schonen und Umweltbelastungen abbauen. Uebrigens Regionen müssen auf einem anderen Weg saniert werden, und diese Massnahmen sind möglich.

Zur Minderheit II (Bircher): Hier wird in zwingender, ultimativer Form gefordert, dass der Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern sei und dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene die entstehenden Kosten voll zu decken habe. Bezüglich Umlagerung auf die Schiene gilt es eines festzuhalten: Diese zwingende Bestimmung wäre gegen unsere bestehenden Abkommen, die wir zwischenstaatlich paraphiert haben; sie wäre aber auch für unseren Verhandlungsspielraum im Bereich der europäischen Verkehrspolitik kontraproduktiv. Wir würden uns da etwas einhandeln, das zu Retorsionsmassnahmen führen würde, wo letztlich die Schweiz Nachteile zu tragen hätte. Diese zwingende Massnahme würde aber unter

Umständen auch etwas anderes auslösen, nämlich Umwegverkehr, also Verkehr, der anderen Staaten zugemutet würde. Ich glaube, auch da haben wir solidarisch zu sein.

Meine politische Herkunft könnte mich dazu verleiten, den Antrag Bircher zu unterstützen. Wenn man aber realistisch ist, muss man doch sagen: Er ist eine Utopie; die volle Auslastung ist mindestens bei Betriebsaufnahme nicht möglich. Die volle Auslastung der Transitzapazitäten ist abhängig vom Konjunkturverlauf in Europa. Es gibt immer wieder konjunkturelle Schwankungen, und vor allem bei konjunkturellen Schrumpfungen ist die Gütermenge auch entsprechend tief.

Auch aus dieser Sicht wäre es also fragwürdig, in solchen Situationen eine volle Kostendeckung zu verlangen. Da ist man im Interesse der Bahnträger sogar verpflichtet, sich anzupassen.

Vom Grundsatz her sind diese Ziele anzustreben. Zwang wäre falsch. Ich glaube, es braucht indirekte Lenkungsmöglichkeiten; diese sind uns gegeben, und diese können wir einleiten. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, die beiden Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Rebeaud: Je voudrais vous faire remarquer qu'aujourd'hui c'est quelque chose d'entièrement nouveau qui apparaît dans ce débat. M. Blocher, tout d'abord, et surtout les rapporteurs de la commission ont dit que ce projet ne peut pas être réalisé avec la garantie d'une réduction globale de la charge sur l'environnement, ou que, si on exigeait que cette charge soit réduite, cela rendait la mise en service impossible. C'est assez grave et cela contredit de manière radicale les buts que le Conseil fédéral assigne à tout le projet.

Dès lors, je voudrais demander au représentant du Conseil fédéral de prendre position sur ces affirmations et sur ces appréciations de la manière la plus précise possible, car cela déterminera le degré d'enthousiasme que nous mettrons à soutenir ou combattre le projet par la suite.

Bircher Silvio, Sprecher der Minderheit II: Es geht vor allem um das Abstimmungsverfahren, nachdem Herr Blocher ja insbesondere die Praktikabilität von Buchstaben b bezweifelt hat. Herr Blocher meint, dass die Vorschrift nicht gehe, wonach der Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten voll zu decken habe. Ich verweise darauf, dass die Schweiz bei dieser Neat-Vorlage die Baukosten voll übernimmt. Die 14 Milliarden – oder wieviel es dann auch immer sind – werden nach dem Territorialprinzip voll durch unser Land übernommen. Aber die Betriebskosten, Herr Blocher, haben wir heute auch bei der Strassenrechnung oder anderen angewandten Methoden durchaus so berechnet, dass in einer sauberen Betriebsrechnung für jede einzelne Fahrt und für jedes Güteraufkommen eine eigene Kostenrechnung erstellt werden kann, so dass niemals der ganze Infrastrukturkostenaufwand von Anfang an hineingerechnet werden muss. Ich gebe Ihnen aber die Möglichkeit, Buchstabe a und Buchstabe b zu trennen. Ich schlage eine getrennte Abstimmung vor. Buchstabe a, also die Wegweisung des Transitzüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, ist separat der Mehrheit gegenüberzustellen und Buchstabe b, wonach der Transitverkehr seine Kosten voll zu decken habe, ebenfalls. So kann jeder seiner eigenen Ueberzeugung Ausdruck verleihen, und insbesondere Herr Blocher kann dann auch Buchstabe a voll zustimmen, er hat ja insbesondere Buchstabe b bezweifelt. *(Glocke des Präsidenten)*

Präsident: Um die Diskussion abzukürzen: Ich werde über beide Buchstaben getrennt abstimmen lassen.

Blocher: Ich habe zu beiden Buchstaben gesprochen, und ich bin sehr froh, dass man jetzt für eine getrennte Abstimmung plädiert, man sieht offenbar ein, dass Buchstabe b offensichtlich falsch ist, dass man ihn gar nicht gelten lassen kann.

Ich bitte Sie, folgendes zu berücksichtigen: Wenn Sie argumentieren, ein Verkehr müsse die Kosten decken, und jetzt plötzlich sagen, aber mit Kosten meinen wir nicht die Investitionskosten, muss ich Ihnen entgegnen: Sie wissen nicht, was

Kosten sind. Auch bei einer Betriebsrechnung bilden Abschreibungen und Zinsen für Investitionen doch einen ganz wesentlichen Teil der Kosten. Bei einer Eisenbahn ist es ein wesentlicher Teil der Kosten. Man hat eingesehen, dass Buchstabe b völlig unerfüllbar ist. Wenn Sie den Gedanken von Buchstabe a noch erfüllbar machen wollten, Herr Silvio Bircher, müssten Sie sagen, dass bis zur Betriebsaufnahme alle Massnahmen getroffen sein sollen, um den Verkehr grundsätzlich auf die Schiene zu bringen. So, wie Sie es formulieren, geht es aber nicht, denn vor Inbetriebnahme kann doch gar nicht feststehen, dass der Verkehr über die Schiene rollt. Das wissen Sie erst, wenn die Bahn läuft. Die Buchstaben a und b müssen abgelehnt werden.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie auch, beide Minderheitsanträge abzulehnen. Beide Anträge sind in ihrer Konsequenz nicht durchdacht, und beide würden uns bei den Verhandlungen mit der EG und im Rahmen des EWR in unglaubliche Schwierigkeiten bringen. Auch der Bundesrat ist sich bewusst, dass flankierende Massnahmen notwendig sind, und zwar in verkehrspolitischer Hinsicht wie auch im Bahnbetrieb und im ganzen Bereich des Marketing. Was wir vorgesehen haben, haben wir unter Ziffer 14 unserer Botschaft auch klar dargelegt.

Ich muss nach dieser Debatte einmal mehr feststellen: Man nimmt hier gar nicht zur Kenntnis, was wir bereits alles getan haben. Wir haben den 28-Tonnen-Korridor – glauben Sie ja nicht, der sei eine Selbstverständlichkeit! Wir müssen praktisch jeden Monat dafür kämpfen, diese Position halten zu können –; wir haben ein Nachfahrverbot – auch das ist keine Selbstverständlichkeit –; wir haben ein Sonntagsfahrverbot – auch das ist keine Selbstverständlichkeit –; wir haben ein Luftreinhalte-Konzept mit den Auswirkungen, die Sie kennen; wir planen eine CO₂-Abgabe mit den Auswirkungen, die Sie kennen; wir haben heute schon über 80 Prozent des Gütertransitverkehrs auf der Schiene und weniger als 20 Prozent auf der Strasse. Auf der Gotthardachse zirkulieren 400 000 bis 500 000 Lastwagen – ich weiss, dass das zuviel ist. Diese Tatsachen führen dazu, dass mir Kollegen immer wieder sagen, wir Schweizer seien die einzigen, die zwischen Moskau und Paris und zwischen Rom und Narvik Hindernisse aufbauen, so gehe es nicht mehr. Wenn Sie das jetzt beschliessen, bedeutet es die Öffnung in Richtung 40-Tonnen-Korridor. Das ist kontraproduktive Politik. Ich staune auch, was Sie immer alles verlangen. Ich habe im «Bund» vom 5. November 1990 lesen können, dass die Grünen von Frankreich unsere Politik, also die schweizerische Verkehrspolitik, als vorbildlich hinstellen. Sie können also nicht immer mehr und Weiteres verlangen. Dann müssen Sie konsequent sein und alles ablehnen.

Sie sagten, Herr Nationalrat Meier-Glatfelden, viele in diesem Saal wollten diese Neat gar nicht. Waren Sie nicht da, als man abgestimmt hat? Die Entscheide vor einer Stunde waren ganz klar. Leider hat man nicht ausgezählt. Ich bedaure das. Aber es waren weit über hundert, die dafür waren, und weniger als zehn, wenn ich richtig gesehen habe, die abgelehnt haben. Monsieur Rebeaud, il faut que je vous dise, la Suisse s'est construite grâce à la construction du passage de la Schöllenen, il ne faudrait quand-même pas oublier cela. C'est un fait. Auf das, was Herr Blocher gesagt hat, werde ich beim entsprechenden Artikel noch antworten.

In bezug auf den Minderheitsantrag Bircher Silvio möchte ich zu dem, was bereits vom Kommissionssprecher und auch von den Fraktionssprechern gesagt wurde ist, nur hinzufügen: Aus völkerrechtlichen Gründen können wir den Transitverkehr auf der Strasse nicht verbieten; das geht schlicht und einfach nicht. Die Schweiz hat den Grundsatz der Freiheit des Durchgangsverkehrs in verschiedenen völkerrechtlichen Abkommen anerkannt, und deren Kündigung hätte schwerwiegende Retorsionsmassnahmen des Auslandes zur Folge. In unserem Aussenverkehr sind eben der Import und der Export sehr wichtig, und für uns als Binnenland – vergessen Sie unsere Position nicht, wir sind ein Binnenland, das nicht schalten und walten kann, wie es will – sind die Verkehrswege im Ausland von lebenswichtiger Bedeutung. Es wäre deshalb politisch unklug, das zu verlangen und sich praktisch abzuschotten. Die

Durchführung des Antrages von Herrn Nationalrat Bircher ist praktisch unmöglich, Herr Blocher sagte es bereits. Unmöglich ist auch der Buchstabe b des Antrages. Vorredner haben bereits ausgeführt, warum. Die Verkehrskosten sollen wohl harmonisiert werden, dies muss jedoch auf europäischer Ebene diskutiert und durchgesetzt werden. Wir sollten nicht bereits im Jahre 1991 etwas festschreiben, was wir dann vielleicht im Jahre 2010 vollziehen sollen. Ich bitte Sie, sich die Konsequenzen dieser beiden Anträge vorzustellen und sie daher abzulehnen.

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Bonny: Ich bin nicht ganz einverstanden mit dem Vorschlag unseres Vizepräsidenten, über die beiden Buchstaben a und b im Antrag der Minderheit II getrennt abzustimmen. Ich finde das juristisch nicht in Ordnung. Der Antrag von Herrn Kollege Silvio Bircher ist eindeutig ein Antrag mit zwei kumulativen Bedingungen; es ist kein «oder» enthalten. Deshalb bildet er eine Einheit. Es ist nicht in Ordnung, wenn wir jetzt über die beiden Buchstaben a und b getrennt abstimmen. Ich stelle deshalb den Antrag, über den Antrag der Minderheit II als Ganzes abzustimmen.

Präsident: Wir stimmen über den Ordnungsantrag Bonny ab. Ich habe Ihnen vorgeschlagen, beim Minderheitsantrag II über die Buchstaben a und b separat abzustimmen. Herr Bonny beantragt, über den Minderheitsantrag II als Gesamtes abzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bonny	82 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

Präsident: Weil die beiden Minderheitsanträge einander nicht ausschliessen, schlage ich Ihnen vor, dass wir sie jeweils der Kommissionsmehrheit gegenüberstellen.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit	111 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	57 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit	102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	59 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission Mehrheit

....
c. (neu) flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.

Minderheit

(Friderici, Fischer-Seengen)

....
c. (neu) Strelchen

Art. 2

Proposition de la commission Majorité

....
c. (nouvelle) des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.

Minorité

(Friderici, Fischer-Seengen)

....
c. (nouvelle) Biffer

M. Friderici, porte-parole de la minorité: La majorité de la commission a décidé d'ajouter une lettre c à cet article 2 qui prévoit des mesures d'appoint notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic de marchandises en transit.

M. Ogi, conseiller fédéral, vient de le dire: plus de 80 pour cent du trafic marchandises transitent déjà par le rail. Que devons-nous attendre alors de ces mesures d'appoint? Est-ce celles qui nous sont proposées par le groupe socialiste de la commission, qui pose la question suivante: quelle réduction de la pollution entraînerait un tel service au cas où le tunnel routier du St-Gothard serait désaffecté? Devra-t-on prévoir comme mesure d'appoint la désaffectation du tunnel routier du St-Gothard? Cela me paraît aberrant.

Dans les mesures d'appoint proposées par le Conseil fédéral dans un rapport complémentaire, je relève une ou deux perles. La première concerne les mesures ferroviaires. Ces mesures d'appoint me semblent en effet être normalement des mesures propres à dynamiser le chemin de fer. Qu'en est-il? A la page 2, le Conseil fédéral dit ceci: «Le Conseil fédéral espère que les chemins de fer seront disposés à faire les efforts nécessaires.» Lorsqu'on vous apporte un cadeau de 14 milliards sur un plateau, je crois que la moindre des choses serait de faire l'effort nécessaire pour utiliser ce cadeau. Or, ce sont les seules mesures d'appoint qui concernent les chemins de fer. Toutes les autres mesures d'appoint qui sont proposées par le Conseil fédéral sont des mesures de politique des transports sur lesquelles le peuple suisse s'est déjà prononcé à maintes reprises. Je rappelle l'initiative de l'Association suisse des transports refusée par le peuple et les cantons en 1986 proposant «une juste imposition des poids lourds». La deuxième fois que le peuple s'est prononcé, c'est sur une politique coordonnée des transports. Quant à la troisième fois, il s'agissait de la récente initiative de l'Alliance des indépendants que le peuple et les cantons ont refusée le 3 mars de cette année. Toutes ces initiatives ou projets politiques ont été refusés par le peuple. Or je lis, dans le rapport complémentaire du Conseil fédéral, que les mesures de politique des transports vont exactement dans le même sens que la politique coordonnée des transports.

Doit-on mentionner alors, ailleurs que dans la loi sur la circulation routière, le maintien de la limite des 28 tonnes et l'interdiction faite aux trains routiers de circuler la nuit? Doit-on véritablement introduire une redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations, alors que, je le rappelle, c'était sous-entendu dans la politique coordonnée des transports qui a été refusée – c'était également valable dans l'initiative de l'Alliance des indépendants qui le mentionnait dans les considérants? Doit-on également renoncer à l'extension du réseau des routes nationales au-delà de ce qui a été approuvé par le Parlement? Je rappelle encore que le dimanche soir 3 mars, M. Dick Marty a dit que la deuxième galerie du tunnel du Saint-Gothard était absolument indispensable. Je crois que M. Dick Marty a fait une très bonne analyse de la situation car ce n'est pas lorsqu'il y a du trafic de marchandises que le Gothard est saturé, c'est lorsqu'il y a du trafic de personnes, lors des grands déplacements saisonniers, des vacances ou des week-ends prolongés. Dans les mesures d'appoint que le Conseil fédéral veut également introduire figure la redevance sur le CO₂.

Si nous voulons faire capoter le projet des nouvelles transversales ferroviaires alpines, nous devons charger le bateau. C'est peut-être le désir des mouvements écologistes et des Verts de ce Parlement, qui ne veulent pas dire clairement maintenant qu'ils refusent ce projet, mais qui souhaitent qu'on le charge suffisamment pour que d'autres lancent le référendum. Nous ne devons pas accumuler les dispositions qui provoqueraient des oppositions aussi bien des écologistes que des milieux routiers. C'est pourquoi je vous propose de refuser cette lettre c à l'article 2 de manière à ce que cet arrêté sur le transit alpin puisse être accepté par une majorité de notre population.

M. Rebeaud: Je ne dirai qu'un mot afin de vous rassurer, Monsieur Friderici: Les intentions machiavéliques que vous nous prêtez n'existent pas; et je vous serais reconnaissant de vous en tenir à nos déclarations qui sont suffisamment claires.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 2 met en évidence la façon dont nous voulons atteindre les buts que nous nous

sommes fixés à l'article premier. Sans parler encore de tunnel de base, le projet prévoit l'amélioration des deux axes de transit par le Gothard et le Loetschberg-Simplon. C'est un premier choix qui répond à l'aspect du trafic à travers les Alpes. Tel est le sens de l'article 2, lettres a et b. Ensuite, nous voulons également intégrer notre réseau de chemins de fer au réseau européen à haute performance, qui existe ou qui va se réaliser dans les dix ou vingt prochaines années.

Notre commission a eu un débat interne au sujet des mesures en faveur de l'environnement, notamment pour transférer le trafic marchandises au rail, elle a voté une lettre c par 25 voix contre 2, c'est-à-dire une majorité évidente, pour bien démontrer que parallèlement à la planification et à la construction des nouveaux tunnels de base le Conseil fédéral devra établir et réaliser un programme de mesures d'appoint qui favorise ce transfert du trafic marchandises de la route au rail. C'est donc au fur et à mesure de l'avancement que ce programme devra être mis sur pied et réalisé. Je le répète, nous avons un certain temps, dix, quinze ou vingt ans pour ce faire. A mon avis, la proposition de minorité de biffer la lettre c diminue l'importance et la portée du projet.

Je vous prie, après la discussion que nous avons eue, de maintenir la lettre c qui fait en sorte que nous tenions aussi compte des revendications justifiées de l'écologie.

*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*

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Dieser Buchstabe c ist eigentlich die Illustration der Grundsätze, die wir soeben in Artikel 1 beschlossen haben. Wenn wir in diesem Konzeptartikel verschiedene wesentliche Punkte aufnehmen, so besteht auch ein Informations- und ein Erklärungsbedarf, weil unsere Vorlage schliesslich nicht nur von diesem Rat, sondern auch vom Stimmbürger verstanden werden muss. Aus diesen Gründen schien es uns richtig und notwendig, Artikel 2 Buchstabe c aufzunehmen und damit zu erklären, dass es nicht nur Absicht sei, zwei Transitachsen zu bauen, unser Konzept in das europäische Hochleistungsnetz einzubinden, sondern dass vor allem auch die Absicht bestehe, unseren Alpenraum zu schützen, dass also die ökologische Komponente ebenfalls ein wichtiger Bestandteil dieser Vorlage sei. Diese Ausführungen zu den flankierenden Massnahmen sind nicht nur notwendig, sondern sie sind eine Erklärung dafür, dass nicht erst im Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, sondern bereits im Laufe der Bauzeit flankierende Massnahmen zu ergreifen sind.

Es ist eine unnötige Dramatisierung, wenn Herr Friderici hier einen Ablehnungsantrag stellt. Wir haben ja bereits darauf hingewiesen, dass wir europafähig bleiben müssen. Es wurde nicht eine zwingende und ultimative Formulierung gewählt. Trotzdem wollen wir – das ist eine betriebswirtschaftliche Absicht – unsere Bahn, unsere Transitlinie, möglichst optimal auslasten. Wir wollen also die Umlagerung soweit als möglich, soweit als nötig, aber wir lassen die Option der freien Wahl des Verkehrsmittels offen, wenn die Umwelt damit nicht zusätzlich belastet wird. Wir wollen in den betroffenen Alpentälern eine Entlastung, eine merkliche Entlastung, anvisieren.

Bundesrat Ogi: Die Kommission hat die Bestimmung «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene» aufgenommen. Es ist wichtig, zuhanden der Materialien zu erklären, was das heisst: Das heisst, dass im Bahnbereich organisatorisch-administrative, aber auch technisch-betriebliche Massnahmen zu ergreifen sind, um diese Zielvorstellung der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen. Dazu sind auch Terminals, Infrastrukturen vorgesehen; es sind keine Massnahmen vorgesehen, die in Richtung Verkehrsverbote gehen, sondern es sind marktkonforme Massnahmen vorgesehen. Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

93 Stimmen
19 Stimmen

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Mittwoch, 13. März 1991, Nachmittag
 Mercredi 13 mars 1991, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale
 (Neat) (Alpentransit)
 Nouvelle ligne ferroviaire
 à travers les Alpes (NLFA)
 (Transit alpin)**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 427 hiervoor – Voir page 427 ci-devant

Art. 2bis (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung ist im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen.

Abs. 2 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Ulrich, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Carobbio, Diener, Eggenberg-Thun, Zwycart)

Auf den zusätzlichen Ausbau des Transitstrassennetzes – namentlich am Gotthard und San Bernardino – ist zu verzichten.

Antrag Luder

Abs. 1

.... Realisierung der Werke mit ihren Zufahrtsstrecken angemessen zu entsprechen.

Antrag Ruf

Abs. 1

..... nach schonender Linienführung der Transitachsen und der Zufahrtsstrecken ist im Rahmen

Art. 2bis (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1

Les intérêts des cantons concernés (tracé ménageant l'environnement) seront sauvegardés de manière appropriée dans le cadre de la planification et de la réalisation des ouvrages.

Al. 2 (nouveau)

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Ulrich, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Carobbio, Diener, Eggenberg-Thoune, Zwycart)

Il y a lieu de renoncer à une nouvelle extension du réseau des routes de transit, notamment au Saint-Gothard et au San Bernardino.

Proposition Luder

Al. 1

.... et de la réalisation des ouvrages compte tenu de leurs voies d'accès.

Proposition Ruf

Al. 1

Les intérêts des cantons concernés (tracé des axes de transit et des voies d'accès ménageant l'environnement) seront sauvegardés

Frau Ulrich, Sprecherin der Minderheit: Die Minderheit stellt Ihnen den Antrag, es sei auf den zusätzlichen Ausbau des Transitstrassennetzes, vor allem am Gotthard und San Bernardino, zu verzichten.

Warum dieser Antrag? Wir haben eine Vorlage vor uns, von der wir wissen, dass sie sehr viel Geld kostet: 14 Milliarden. Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden sich fragen: So hohe Kosten, und wo ist da der Nutzen? Wir alle wissen und haben es heute morgen auch gehört – zum Beispiel von Herrn Steinegger –, dass im Alpenraum, vor allem im Urnerland, die Strassen sehr stark belastet sind. Es ist nicht nur ein rein mechanisches Problem, dass da viele Autos fahren, sondern wir haben eine sehr hohe Luftbelastung, und die Leute leiden unter dieser für sie unerträglichen Situation. Wir haben auch gesehen, dass sechs Siebtel der Urner so denken, denn sie haben vor zehn Tagen einer Standesinitiative zugestimmt, die verlangt, dass diese Belastung gesenkt wird und – vor allem – dass sie nicht weiter anwachsen darf.

Wir wissen auch – wir haben es auch schon gehört –, dass wir mit der Neat gegenüber der EG ein Pfand in der Hand haben, mit dem wir verhindern können, dass doch einmal die 40-Tonnen-Lastwagen durch unser Land rollen und die Luftbelastung noch weiter erhöhen werden. Herr Ogi macht als Verkehrsminister immer wieder Sightseeing mit seinen Ministerkollegen und führt sie ins Urnerland, um ihnen die Situation eins zu eins vor Augen zu führen und sie davon zu überzeugen, dass dort wirklich keine grössere Belastung mehr zumutbar ist.

Wir haben aber heute morgen auch von Herrn Friderici gehört, dass es Leute gibt, die der Meinung sind, es brauche über kurz oder lang trotzdem eine zweite Autoröhre im Gotthard. Das ist aber doch eine recht schizophrene Situation! Einerseits sagen wir: Wir brauchen die Neat, um die Luftbelastung zu senken. Herr Ogi zeigt seinen Kollegen, dass wir wirklich die 40-Tonnen-Lastwagen nicht durchlassen können, weil sie unser Problem noch stärker akzentuieren, so dass die Situation dann wirklich nicht mehr tragbar ist. Andererseits wollen wir uns die Option offenhalten, doch noch eine zweite Autoröhre im Gotthard zu bauen.

Diese Rechnung geht nicht auf! Denn zwei Röhren heisst dann auch: mehr Verkehr auf den Zufahrtsstrassen durch das Urnerland hindurch. Die Neat soll mit ihren beiden Tunneln eine Alternative sein, die wirklich viel kosten darf, die auch Umtriebe bringen darf während der Bauzeit, die dann aber eine Entlastung – oder zumindest keine Mehrbelastung mehr – auf den heutigen Strassen bringen soll. Wenn wir konsequent sind, stimmen wir heute diesem Antrag zu und sagen: Das Transitstrassennetz wird nicht weiter ausgebaut, und wir verzichten vor allem auf eine zweite Autoröhre im Gotthard und auf Ausbauten im Bereich des San Bernardino. Denn auch das Bündnerland leidet unter dem Transitverkehr. Das müssen wir uns ganz klar vor Augen halten.

Ich frage mich: Wollen wir diesem Projekt Neat eine Chance geben? Dann müssen wir uns entscheiden, den Strassenverkehr zumindest nicht über den heutigen Standard hinaus auszubauen. Oder wollen wir dem Projekt keine Chance geben, nämlich dadurch, dass wir uns sämtliche Optionen im Transitstrassennetz auch offenhalten?

Das ist die Frage, über die Sie heute entscheiden müssen. Der Minderheitsantrag legt ganz klar dar, dass wir jetzt auf die Karte Schiene, auf den Eisenbahntransit setzen wollen und nicht auf einen weiteren Ausbau des Transitstrassennetzes. Noch eine kurze Bemerkung: Es wurde in der Kommission gesagt, wir dürften zukünftigen Generationen nicht eine Entscheidung verwehren, die sie vielleicht in vierzig Jahren treffen

wollen. Wir alle sitzen dannzumal sicher nicht mehr in diesem Saal. Sehr wahrscheinlich wird dann der kleinste Teil von uns überhaupt noch als Stimmbürger oder Stimmbürgerin mitscheiden. Dann sollen das die künftigen Generationen selber entscheiden. Wenn sie allenfalls im Jahre 2020 oder später auf die Idee kommen, es sei doch nötig, das Transitstrassennetz auszubauen, dann sollen sie diesen Entscheid wieder neu für sich fällen. Für uns ist es heute wichtig zu sagen: Strasse, bleib auf deinem jetzigen Niveau, wir bauen die Bahn aus!

Luder: Mein Antrag will auch für die Zufahrtsstrecken eine bessere Berücksichtigung der Anliegen der betroffenen Kantone, eine bessere Berücksichtigung, als das bis heute der Fall war.

Die Kommission hat gut daran getan, den Kantonen im Rahmen der Planung und Realisierung mehr Gewicht einzuräumen. Das heutige Anhörungsrecht wird so konkretisiert. Das Anhören soll nicht mehr so sein, dass das, was das linke Ohr hört, zum rechten gleich wieder hinausgeht.

Das Anhören soll so geschehen, dass auch etwas von den Anliegen der Kantone im Planungs- und Realisierungsverfahren Eingang findet. Der Antrag kann die Überschrift «Gleiches Recht für alle» tragen: Unzweideutig soll hier festgelegt werden, dass die angemessene Berücksichtigung der Anliegen der Kantone auch für die Zufahrtsstrecken gelten soll, also auch für die Zufahrtsstrecken, die im Rahmen des Konzepts «Bahn 2000» gebaut werden und der Neat dienen, also beispielsweise wie die Neubaustrecke Muttenz–Olten oder die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Die dort bis heute gesammelten Erfahrungen bezüglich Berücksichtigung kantonaler Anliegen ist enttäuschend; um diesen Zustand zu verbessern, ist es noch nicht zu spät. Dies würde auch die rasche Realisierung fördern.

«Gleiches Recht für alle» ist ein verfassungsmässiges Grundrecht. Darum bitte ich um Zustimmung.

Ruf: Der von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene neue Artikel 2bis will den Grundsatz verankern, dass den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen ist. Dieser Artikel ist bekanntlich vor allem auf die berechtigten Wünsche des Kantons Uri ausgerichtet, der bereits unter den Immissionen der beiden bestehenden Gotthardröhren stark zu leiden hat und von der Neat erneut massiv betroffen sein wird. Glücklicherweise ist diese Bestimmung als solche nicht bestritten.

Mein Antrag schlägt Ihnen nun – ähnlich wie derjenige von Kollege Luder – eine Präzisierung in dem Sinne vor, dass einer umweltschonenden Linienführung sowohl bei den unmittelbaren Transitachsen (also den Tunnelbauten selbst) als auch bei den Zufahrtsstrecken zu genügen ist. Die Formulierung der Kommissionsmehrheit ist in diesem Punkte zu wenig konkret. Die beantragte Präzisierung drängt sich auf, weil bekanntlich das Neat-Konzept mit den Varianten Gotthard und Lötschberg–Simplon zwingend einen Ausbau der Zufahrtsstrecken erfordert, damit die Kapazitäten der neuen Tunnels – sofern diese beschlossen werden – überhaupt genutzt werden können. Die neuen Zubringerlinien bringen nun ebenfalls schwerwiegende Eingriffe in die Umwelt mit sich. Deshalb ist auch den Forderungen der von den Zufahrtsstrecken betroffenen Kantone nach umweltschonender Linienführung zu entsprechen. Im Falle der Gotthardachse betrifft dies namentlich die neuen Strecken Arth–Goldau–Erstfeld und Bodio–Lugano, später auch die Linien, die für den Einbezug der Ostschweiz in das Neat-Gesamtsystem erforderlich sind.

Beim Lötschberg sind als Zufahrtsstrecken zwingend auch bereits beschlossene Bestandteile des Konzepts «Bahn 2000» zu betrachten, nämlich die neue Linie Olten–Muttenz und insbesondere die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im solothurnisch-bernischen Mittelland. Ohne diese neugeschaffenen Zubringerkapazitäten könnte ein neuer Lötschbergtunnel bekanntlich nur sehr beschränkt genutzt werden und wäre eigentlich sinnlos.

Die Neat-Botschaft bringt auf Seite 25 klar folgendes zum Ausdruck: «'Bahn 2000' bildet aber auch eine Grundlage für die

konkrete Ausgestaltung der Transversale, kann sie doch weitgehend auf die beschlossenen Netzausbauten ausgerichtet werden.» Ähnlich äussert sich auch die Neat-Zweckmässigkeitsprüfung, und bereits die Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» hielt auf Seite 46 klar fest: «Die Neubaustrecken zwischen Basel und Bern dienen nicht nur dem Reiseverkehr, sondern sichern auch dem Güterverkehr jene Kapazität, die zur Auslastung der auf Doppelspur ausgebauten Lötschbergachse benötigt wird.» Präziser noch ein weiteres Zitat aus Seite 28 der «Bahn 2000»-Botschaft: «Eine Neubaustrecke zwischen Mattstetten und dem Raum Olten ist auch für den Güterverkehr notwendig. Die Investitionen in die auf Doppelspur ausgebauten Lötschbergbahn können erst voll genutzt werden, wenn die Zufahrtswege im Norden und im Süden auf die gleiche Kapazität ausgebaut sind.»

Was nun für den blossen Doppelspurausbau des alten Lötschbergtunnels gilt, von dem hier die Rede war, hat natürlich um so mehr für einen neuen Lötschberg-Basistunnel zu gelten, der ein noch grösseres Güterverkehrsaufkommen bewältigen soll. Sie wissen, wie sehr die Linienführung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist umstritten ist: Seit Jahren setzen sich die betroffenen Kantone Bern und Solothurn, alle Planungsverbände, über 60 Gemeinden und praktisch die ganze Bevölkerung geschlossen und vehement für eine eigene umwelt- und landschaftsschonende Variante ein – leider bisher weitgehend vergeblich!

Ich frage Sie nun: Ist es aus staatspolitischer Sicht klug, auf berechnete Wünsche nach schonender Linienführung im einen Falle, nämlich bei der Gotthardachse, einzugehen – dies tut der von der Kommission vorgeschlagene Artikel 2bis in seiner jetzigen Form –, im anderen Falle, bei der Lötschbergachse, jedoch nicht, nur weil die unerlässlichen Zufahrtsstrecken dort bereits Bestandteil eines anderen Bahnkonzepts bilden? Mit der expliziten Erwähnung der Zufahrtsstrecken in Artikel 2bis, wie vorgeschlagen, wird eine notwendige und sachlich mehr als nur begründete Gleichbehandlung beider Varianten erreicht, sofern beide Transitachsen beschlossen werden.

Paul Luder hat die Forderung auf den Nenner «Gleiches Recht für alle» gebracht. Diese Forderung möchte ich nochmals unterstreichen und Sie um Zustimmung zu diesen Anträgen bitten!

M. Carobbio: Le groupe socialiste appuie la proposition de minorité Ulrich et vous invite à en faire de même.

Cette proposition, comme les deux que vous avez malheureusement repoussées ce matin concernant l'article premier, comme la proposition Steinegger, qui a été acceptée, et la proposition de la majorité de la commission que nous venons d'accepter d'ajouter une lettre c à l'article 2, fait partie des mesures complémentaires à prendre afin d'atteindre l'objectif prioritaire de transférer sur rail le trafic marchandises à longue distance.

La réalisation de la transversale ferroviaire alpine du Gothard qui, ne l'oublions pas, comportera tout de même des nuisances importantes pour les régions intéressées, revêt un sens, à la seule condition de réussir à modifier la structure du trafic et à réduire le volume du trafic routier de transit. Il faut donc renoncer à une mesure qui pourrait aller dans un sens contraire, ce serait le cas si on décidait de doubler, dans un avenir plus ou moins proche, les tunnels routiers du Gothard et du San Bernardino. Il est en effet évident qu'un deuxième tunnel routier ne pourra qu'appeler encore plus de trafic. Nous devons combattre préventivement une telle éventualité, d'autant plus que le transit routier est parfaitement inadapté aux transports à longue distance.

Monsieur le Conseiller fédéral, je pense qu'il n'y a aucun sens à se battre, comme vous l'avez fait avec mérite, contre les pressions de la Communauté européenne pour le libre passage des 40 tonnes, et en même temps de laisser ouverte l'option du doublement des tunnels routiers du Gothard et du San Bernardino. On apporterait ainsi des arguments aux milieux de la Communauté en vue de l'autorisation des 40 tonnes.

Nous ne pouvons non plus oublier l'opposition des populations concernées, comme l'a clairement exprimé le vote des

Uranais, le dimanche 3 mars dernier, sur l'initiative cantonale pour une protection contre le trafic de transit. Cette initiative a du reste été appuyée par tous les partis, y compris celui du président du Parti radical démocratique suisse, M. Steinegger.

Quant à la prise de position, déjà citée, du conseiller d'Etat tessinois Dick Marty, en faveur du deuxième tunnel routier du Gothard, quelques précisions s'imposent.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette prise de position représente une opinion très personnelle qui est loin de représenter celle de tous les Tessinois. En outre, je la considère, en ce moment, comme inopportune.

Le Tessin, dans sa grande majorité, s'est battu pour la transversale ferroviaire en s'appuyant justement sur l'exigence de transférer au rail le trafic routier de transit, afin de réduire, voire d'annuler les nuisances à l'environnement. Je suis d'avis qu'il est malvenu, aujourd'hui, avant même que le projet soit approuvé, de revendiquer le deuxième tunnel routier. Prétendre qu'il sera nécessaire, malgré l'existence du tunnel ferroviaire, revient à concevoir l'important oeuvre comme un simple axe de trafic parmi les autres, et à se prononcer pour l'option d'une croissance sans limites et en dehors de toute rationalisation du trafic, ce que nous ne pouvons pas du tout accepter.

Objecter, comme le font certains d'entre vous, qu'il ne faut pas, dans l'arrêté sur la transversale, adopter une disposition si rigide qu'elle pourrait préjuger de l'avenir (Mme Ulrich l'a souligné), signifie oublier qu'il faut aujourd'hui donner un signal politique afin que le projet soit soutenu par une large majorité. C'est pourquoi il faut l'assortir d'indications claires à propos du trafic routier, ce que propose du reste la minorité. Je vous invite donc à l'appuyer.

M. Cavadini: Je vous rappelle que nous discutons ici sur un arrêté fédéral relatif à la construction de lignes ferroviaires suisses à travers les Alpes et non pas du programme de construction des routes nationales. Pour cette question d'ordre formel, la proposition de la minorité ne peut pas être acceptée. D'autre part, elle devrait faire l'objet d'un examen approfondi et d'une consultation de tous les milieux directement ou indirectement intéressés à l'autoroute du Gothard et à celle du San Bernardino, ce qui n'a pas été le cas. Le groupe radical rejette cette proposition. Il s'agit tout d'abord d'une décision qui intéresse le réseau autoroutier suisse et qui ne peut pas être introduite dans ces arrêtés sur la nouvelle ligne ferroviaire. D'autre part, il n'est pas admissible de charger aujourd'hui les autoroutes du Gothard et du San Bernardino d'une lourde hypothèque pour le futur, en croyant, par cette décision, bloquer l'augmentation du trafic de transit. Ce thème n'est pas prioritaire actuellement, mais nous ne devons pas non plus l'exclure de manière définitive de nos discussions futures.

Je voudrais encore rappeler brièvement quelques arguments. Tout d'abord, lorsque cette autoroute du Gothard a été conçue, il s'agissait d'une autoroute à quatre pistes et c'est seulement dans la région du Gothard qu'il y a deux pistes. Sur cette autoroute à quatre pistes suisse et internationale, qui mène de Hambourg jusqu'au sud de l'Italie, nous avons au Gothard ce goulet d'étranglement. Il n'est pas exclu qu'à un moment donné, cette erreur devra être corrigée. Les trafics interne et de transit ont été supérieurs aux prévisions. Quand on a conçu le tunnel du Gothard, on avait prévu 2,7 millions de véhicules par année, aujourd'hui c'est presque 6 millions de véhicules qui passent. La conception initiale et les prévisions ont été largement dépassées. Le trafic augmente non seulement le trafic marchandises que nous voulons faire passer sur le rail, mais aussi le trafic des voyageurs et ce n'est pas en bloquant le tunnel du Gothard qu'en bloquant nos frontières que nous pourrions diminuer le trafic qui intéresse notre pays. Il y a encore un motif de sécurité. Un tunnel d'une longueur de 17 km est dangereux. Au Gothard nous avons le double d'accidents qu'au tunnel du Seelisberg. D'autre part les travaux d'entretien que l'on devra entreprendre au Gothard ces prochaines années nécessiteront la fermeture du tunnel. Imaginez les conséquences de cette décision! Là aussi, il faudra revoir la question. En plus, il y a un problème de fluidité du trafic. On pense qu'en interdisant de doubler le tunnel du Gothard on parviendra à li-

miter le trafic. Toutefois, si l'on doit passer sur une autoroute de quatre pistes à deux pistes, la conséquence ce sont les colonnes de véhicules. Ces colonnes causent des dangers, des accidents et souvent de longs temps d'arrêt, des émissions de gaz et des bruits supérieurs. Alors que si le trafic est fluide, il n'y a pas de colonnes et moins d'émissions de gaz. Les colonnes que l'on constate dans la vallée de la Léventine et dans la vallée de la Reuss démontrent que le goulet d'étranglement du Gothard devra, à un moment donné, être résolu, pour éviter encore des émissions de gaz supérieures dans ces vallées.

Nous ne pouvons donc pas accepter une proposition de ce genre. Si vous faites ce raisonnement dans le contournement de Berne en bloquant deux pistes qui contournent la ville, pensez-vous que cela réduirait le nombre de véhicules en transit ou le trafic qui intéresse la ville de Berne? Je ne pense pas que cela soit une solution réaliste.

En conclusion, la proposition de Mme Ulrich n'est pas réaliste, elle est contraire au simple bon sens. Le groupe radical vous invite à la rejeter pour ne pas créer de préjudices pour l'avenir et laisser ouverte cette possibilité pour la discuter le moment venu.

M. Jeanneret: Le groupe libéral voit dans cet article une question de principe. La proposition de Mme Ulrich et de ses cosignataires nous semble être une proposition grave dans l'ensemble du projet soumis par le Conseil fédéral. M. Friderici vous a dit clairement hier que nous étions pour ce projet, que nous le soutiendrions, mais à certaines conditions. Il y a deux articles essentiels, à nos yeux: l'article 11, qui traite du financement dans le cadre de l'arrêté A – nous en parlerons tout à l'heure – et celui-ci, pour des raisons de cohérence et de fond. Je voudrais m'adresser d'une part aux signataires et d'autre part au Conseil fédéral.

Aux signataires d'abord. Je me serais adressé à M. Béguelin, qui nous a donné hier de grandes explications. En son absence, je m'adresse donc à M. Carobbio. M. Béguelin nous a fait hier, au nom du groupe socialiste, une déclaration de paix. Il a souhaité une unanimité autour de ce projet, que nous puissions tous nous rallier à une idée choc, qui ait un certain souffle, et qui entraîne le Parlement, voire d'autres milieux derrière lui – je crois ne pas avoir trahi la pensée de M. Béguelin qui nous rejoint maintenant. Nous étions donc entièrement d'accord avec M. Béguelin pour cette déclaration de paix et nous pensions, comme l'a dit M. Friderici, qu'une telle déclaration signifiait une complémentarité du rail et de la route. Or, ce que nous présente aujourd'hui une partie du groupe socialiste, dont M. Béguelin, c'est tout le contraire d'une déclaration de paix, c'est une déclaration de guerre! Vous êtes retombés dans l'ornière, vous nous proposez une attaque contre le réseau routier et vous considérez que ce texte-là, qui concerne des transversales ferroviaires, doit traiter d'un problème qui n'a rien à voir avec lui. Les propos d'union que vous teniez hier sont donc déjà dépassés et la guerre est déclarée.

Nous demandons par conséquent au Conseil fédéral d'être extrêmement ferme dans ses propos, tout à l'heure. Il ne suffit pas de dire qu'il y aura très probablement une majorité au Conseil national, qu'il y aura le Conseil des Etats. Nous souhaitons du Conseil fédéral une déclaration extrêmement nette et sans équivoque concernant le rejet de la proposition de Mme Ulrich.

Cette proposition nous paraît en effet absolument irréalisable à plusieurs égards, sur les plans politique et juridique. Elle est certainement contraire à l'esprit de l'article constitutionnel en la matière, et surtout elle est fautive dans la manière de légiférer du Parlement puisque dans une loi qui, encore une fois, n'a rien à voir avec ce sujet on veut s'interdire de faire autre chose dans un autre domaine. C'est exactement comme l'initiative «Une Suisse sans armée» ou l'initiative antinucléaire: on veut qu'un pays écrive dans un texte une fois pour toutes qu'il ne construira pas telle route ou tel tunnel routier. C'est extrêmement important. M. Cavadini a éloquentement dit ce qu'il fallait dire sur le deuxième tunnel du Gothard. Ce n'est pas le sujet de la discussion d'aujourd'hui. Mais nous ne devons pas, à propos des transversales ferroviaires, condamner les routes de transit et notamment un deuxième tunnel sous le Gothard,

dont tout le monde admet la saturation. Il suffit d'être un peu raisonnable, il suffit de se rendre à l'étranger, comme le fait M. Ogi. Tous les étrangers qui traversent notre pays se demandent comment il peut y avoir là un tel bouchon.

Mme Ulrich nous dit que c'est un choix, que c'est la chance de ce projet, qu'il faut être transparent. Nous le disons aussi très nettement à cette tribune: si votre proposition devait être acceptée, Madame Ulrich, ce projet ne présentera plus aucune complémentarité entre le rail et la route. Vous donneriez aux écologistes et à leur volonté de référendum toutes les armes nécessaires et tous les milieux routiers se précipiteraient dans cette voie pour lancer un référendum contre cette loi. C'est bien un signal politique, mais nous le donnons dans l'autre sens. Il faut rejeter très catégoriquement la proposition de Mme Ulrich, il y va de la crédibilité du projet tout entier. C'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral d'être extrêmement net dans sa réponse.

Grassi: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen, er hat hier keinen Platz.

La proposta della minorità Ulrich mira ad escludere qualsiasi intervento alla rete stradale di transito sulle tratte del San Gottardo e del San Bernardino. E' una proposta che non rientra in questo decreto per vari motivi e dev'essere respinta. Innanzitutto è sbagliato ancorare nella legge delle decisioni che pregiudicano l'avvenire del sistema dei traffici. Meglio soprassedere e decidere a ragion veduta. In secondo luogo, la proposta penalizza due attraversamenti importanti delle alpi, mentre ignora altri passaggi, altrettanto importanti, per cui è comprensibile il sostegno, formulato questa mattina dal collega Bodenmann. D'altronde è risultato chiaro dall'intervento della collega Ulrich che la disposizione si rivolge contro un'eventuale seconda galleria stradale del San Gottardo.

Occorre considerare che l'evoluzione del traffico si può controllare, ma non impedire. La situazione caotica, che si riscontra al San Gottardo e al San Bernardino in certi momenti e durante certi periodi dell'anno, è assolutamente insostenibile a lunga scadenza. Soprattutto se aumenta, com'è nelle previsioni, il traffico stradale privato – il collega Cavadini ci ha fornito alcune cifre.

L'inquinamento nelle valli al di qua e al di là, dei due passi alpini, diventa insopportabile, a causa delle interminabili colonne di automobili che si muovono a passo d'uomo. La sicurezza del traffico è pregiudicata dal forte traffico, in modo particolare in galleria. E' perlomeno temeraria l'affermazione del collega Carobbio, che non può parlare a nome del cantone Ticino, né dalla maggior parte dei Ticinesi, che il raddoppiamento dalla galleria del San Gottardo porta un aumento del traffico. Se mai porterebbe uno snellimento del traffico.

Ora questi aspetti negativi saranno ulteriormente aggravati dalle necessità di manutenzione della galleria stradale del San Gottardo, la quale – a detta degli esperti – dovrà essere chiusa al traffico parzialmente o totalmente per circa 150 notti all'anno tra il 1991 e il 2010. Vi lascio immaginare le conseguenze del traffico nelle vallate del Ticino e della Reuss. Ma anche il carico accresciuto che ne deriverà sulla tratta Thusis–Bellinzona del San Bernardino.

Non si possono ignorare queste situazioni. Per cui è irresponsabile negare oggi ogni possibile intervento destinato a limitare il disagio agli abitanti della regione e agli automobilisti in viaggio, come potrebbe essere il raddoppiamento della galleria stradale.

Non è con questi divieti che rendiamo un servizio all'ecologia, alla vita ambientale e alla soluzione dei problemi del traffico.

Mit solchen Verboten leisten wir weder der Oekologie noch der Umwelt, noch der Lösung der Verkehrsprobleme einen Dienst.

Ich bitte Sie daher, der Mehrheit zuzustimmen.

Fischer-Seengen: Dass jene, welche der Meinung sind, diese Lücke im europäischen Autobahnnetz müsse geschlossen werden – weil nämlich der Gotthard die einzige Strecke zwischen Hamburg und Palermo ist, die bloss zweispurig ist –, den Antrag von Frau Ulrich ablehnen, das ist klar. Es gibt aber auch gute Gründe für die Gegner einer zweiten Röhre am Gott-

hard-Strassentunnel, sich gegen den Antrag Ulrich auszusprechen. Zunächst muss man sich einmal etwas Grundsätzliches überlegen: Die Vorlage zum Alpentransit darf doch nicht eine Verhinderungsvorlage für andere Verkehrsträger werden. Diese sachfremde Bestimmung hat somit schon aus grundsätzlichen Erwägungen keinen Platz in dieser Vorlage. Im übrigen besteht zurzeit überhaupt keine Absicht, diesen zweiten Strassentunnel am Gotthard zu bauen oder gar den San Bernardino auszubauen. Insofern ist der Antrag von Frau Ulrich ein Schlag ins Wasser.

Wir dürfen aber nicht verhindern, dass man später einmal diese zweite Röhre am Gotthard bauen kann. Hierzu sind verschiedene Gründe denkbar, z. B. europapolitische Gründe, Gründe der Verkehrssicherheit, aber auch Umweltgründe, um Staus zu vermeiden, oder gar vielleicht eine grundsätzlich andere Einstellung zur Strasse als die, welche man gerade jetzt proklamiert. Meines Erachtens wäre es völlig falsch, es wäre ein Schildbürgerstreich, wenn man sich nun die Hände gesetzlich binden würde.

Ja, Frau Ulrich, wir wollen uns die Freiheit bewahren, dann über diese zweite Röhre zu entscheiden, wenn entschieden werden muss. Und diese Freiheit, Frau Ulrich, wollen Sie uns mit Ihrem Antrag nehmen, und deshalb wenden wir uns dagegen.

Scherrer: Ich möchte Sie ebenfalls bitten, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen. Frau Ulrich, Ihre Rechnung geht nicht auf, Sie vergleichen nämlich Äpfel mit Birnen: Die Neat soll ja hauptsächlich den Güterverkehr aufnehmen. Nur für den Transitverkehr der Güter auf der Strasse bräuchten wir tatsächlich keine zweite Röhre. Dieses Verkehrsaufkommen ist nämlich viel geringer als die Kapazität der heute bestehenden Röhre am Gotthard. Das Problem ist der PW-Reiseverkehr, das merken Sie erst in zwei Wochen, wenn Ostern ist; warten Sie den Gründonnerstag, den Karfreitag und den Ostermontag ab, und warten Sie Pfingsten und die Sommerferien ab! Dann haben Sie wieder diese Staus von 10, 15, 20 Kilometern – nicht nur in Uri, sondern auch im Kanton Tessin. Es ist übrigens interessant, dass der Kanton Tessin nicht vehement gegen eine zweite Röhre opponiert wie der Kanton Uri.

Glauben Sie, Sie können mit der Verhinderung einer zweiten Röhre am Gotthard eine Familie aus Deutschland, Holland, Belgien, Dänemark, Schweden, Norwegen oder Finnland daran hindern, mit Sack und Pack, mit dem privaten Motorfahrzeug in die Ferien zu fahren? So etwas ist doch reine Augenschere! Die Staus am Gotthard sind viel stärker umweltbelastend als der Gütertransitverkehr. Das will man nicht wahrhaben, aber Sie müssen es trotzdem einmal zur Kenntnis nehmen. Und wenn Sie für den Umweltschutz sind und wenn Sie für möglichst geringe Umweltbelastung sind, dann dürfen Sie jetzt dem zukünftigen Ausbau der zweiten Gotthardröhre nicht ein für allemal einen Riegel schieben!

Ich bitte Sie also, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen.

Bircher Silvio: Herr Jeanneret hat von Bundesrat Ogi eine Erklärung verlangt, in der er den Antrag Ulrich unzweideutig ablehnen und sich ebenso unzweideutig zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen bekennen solle. Wir haben dann sehr wortreich, vor allem von Vertretern der Romandie und auch aus dem Tessin, die sehr deutliche Forderung nach der zweiten Gotthardröhre gehört. Ich zitiere Herrn Cavadini: Der Gotthard sei ein Engpass. Herr Jeanneret meinte, wir dürften dem Entscheid über eine zweite Röhre nicht vorgreifen; Herr Grassi sagte, eine zweite Röhre führe zur Verflüssigung des Verkehrs. So geht es natürlich nicht. Wenn wir vom Bundesrat eine solche Erklärung erhalten, dann – das kann ich Ihnen voraussagen – sinkt die Glaubwürdigkeit der Neat-Vorlage ins Bodenlose. Wir können doch nicht in den letzten dreissig Jahren das Nationalstrassennetz mit 30 Milliarden Franken auf den heutigen Standard ausbauen, eine Strasseninfrastruktur für eine moderne Zeit schaffen, und gleichzeitig haben wir Infrastrukturanlagen der Gotthardbergstrecke, die etwa hundertjährig sind. Jetzt wollen wir hier gleich lange Spiesse schaffen und mit der Neat eine modernisierte Flachbahn bauen. Aber dann gleichzeitig wieder mit diesem Begehren für

den weiteren Ausbau der Autobahnrohre zu kommen, das passt nun wirklich nicht in diese Debatte. So unpassend, wie Sie den Antrag Ulrich hinstellen wollen, so unzweideutig müssen wir Ihnen sagen, dass es völlig deplaziert ist, jetzt mit der zweiten Röhre zu kommen. Es geht doch nicht an, dass wir bei diesen Milliardeninvestitionen für die Bahn und ausschliesslich für die Bewältigung des Transitvolumens gleichzeitig auch wieder mit den Begehren für den Strassenbau kommen, und hier auch wieder kanalisiert für den Transitstrassenbau unter dem Gotthard. Also, diese Sowohl-Ais-auch-Politik in diesem Rahmen ist jetzt wirklich fehl am Platz.

Ich möchte Sie doch bitten, hier bei diesem Artikel besonnen zu urteilen. Sie können sich zum Antrag Ulrich stellen, wie Sie wollen, Sie können ihn als formaljuristisch deplaziert bezeichnen – wie es einzelne Redner getan haben –, aber er ist vom Sinn her folgerichtig. Er will verhindern, dass wir jetzt genau entlang dieser Transitachse Gotthard eine Milliardeninvestition tätigen und zugleich in den nächsten zehn, fünfzehn oder zwanzig Jahren nochmals das Autobahnnetz entlang dieser Transitachse verdoppeln. Das wäre doch eine Fehlinvestition, die ins Gigantische ginge.

Ich bitte Sie also, das genau zu überlegen. Diese Duplizität dürfen Sie nicht machen. Wenn Sie folgerichtig überlegen, wenn Sie die Erklärungen des Bundesrates, die uns bis heute vorlagen, zum Nennwert nehmen – dass nämlich das Autobahnnetz mit dem heutigen Stand beendet sei –, dann müssen Sie dem Antrag Ulrich zustimmen.

Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, sich nach diesen provozierenden Voten der Vorredner sehr deutlich darüber auszusprechen, wie er sich die Weiterentwicklung des Autobahnnetzes, bezogen auf die Transitachse, vorstellt.

Cavadini: Herr Silvio Bircher hat meine Aussage zitiert. Ich möchte aber nochmals betonen, dass wir jetzt nicht über die Verdoppelung dieses Gotthardtunnels diskutieren. Wir wollen nur, dass die Möglichkeit offenbleibt, später – wenn der Zeitpunkt gekommen sein wird – eine offene Diskussion zu führen. Für diese offene Diskussion müssen wir auch mit den betroffenen Kantonen und Instanzen Kontakt aufnehmen.

Wenn wir dem Antrag zustimmen, haben wir diese Möglichkeit nicht mehr, weil er auch diese Diskussion verhindern will. Das ist nicht korrekt, denn wir haben weder in der Kommission noch hier eine solche Diskussion geführt.

Lassen wir diese Möglichkeit offen. Wir entscheiden heute nicht über dieses «Doppelrohr» am Gotthard.

M. Jeanneret: Je ne peux évidemment pas laisser passer les propos de M. Bircher que je dois rectifier immédiatement. Monsieur Bircher, M. Béguelin nous a fait hier une déclaration de paix et vous nous faites aujourd'hui une déclaration de guerre. Le projet du Conseil fédéral ne comporte pas cette phrase, c'est vous qui l'introduisez. En effet, vous faites figurer dans un contexte, où cela n'a rien à voir, une interdiction définitive de construire un tunnel, alors que M. Cavadini a précisé qu'il ne s'agissait pas de décider de le construire mais de ne pas interdire de le faire un jour. C'est donc vous qui faites un procès d'intention et nous demandons que le Conseil fédéral indique clairement sa position sur ce point.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je ferai une distinction entre les deux alinéas de l'article 2bis. L'alinéa premier a été introduit par la majorité de la commission. En effet, nous avons entendu tous les gouvernements concernés par les tunnels de base et d'accès. Tous avaient insisté pour que la Confédération, respectivement le département, les organes de planification ainsi que les responsables de la réalisation des projets maintiennent le contact avec les autorités cantonales. Il est compréhensible que ces dernières veuillent disposer d'un pouvoir de décision, mais cela, de l'avis de la commission, n'est pas possible. Par contre, la commission tient à ce que les intérêts des cantons soient sauvegardés de manière appropriée. Il s'agira donc toujours d'évaluer le poids des intérêts en cause: intérêts locaux, coûts, durée de construction, géologie, protection de l'environnement, etc. C'est dans ce sens-là que nous avons introduit l'alinéa premier de l'article 2bis.

MM. Luder et Ruf voudraient compléter notre texte en ce sens que les cantons devraient être entendus, non seulement en ce qui concerne les nouvelles lignes de base en tant que telles, mais également en ce qui concerne les voies d'accès. Bien que cela n'ait pas été traité en commission, je crois pouvoir affirmer que l'article 2bis est valable pour les lignes de base, par exemple Arth-Goldau-Lugano, tunnel ou non, c'est la ligne qui compte. Pour le Loetschberg, c'est Frutigen/Heustrich-Rarogne/Gampel/Steg. Pour ces nouvelles lignes donc, l'arrêté prévoit que les cantons soient entendus. En dehors de ces nouvelles lignes de base, toute une série de voies d'accès ne sont pas touchées par l'arrêté et nous estimons que la loi sur les chemins de fer oblige, comme pour RAIL 2000, la Confédération et les CFF à s'entendre avec les cantons. Le souci de MM. Luder et Ruf est en soi justifié dans ce sens que la loi des chemins de fer oblige un tel contact, mais, je le répète, la teneur de l'article 2bis se limite aux nouvelles lignes seulement. Je vous propose donc d'en faire de même et de ne pas prendre de dispositions dans le présent arrêté pour les autres voies d'accès.

L'alinéa 2 proposé par la minorité Ulrich veut aller plus loin que l'alinéa premier. Dans les mesures d'appoint, le Conseil fédéral dit vouloir renoncer à l'extension du réseau routier national. Cela n'exclut pas la possibilité d'améliorer le réseau actuel, selon la loi sur les routes nationales, voire celle de construire une deuxième ou une troisième voie, ou un deuxième tube au Gotthard ou ailleurs. C'est justement ce que veut interdire la proposition Ulrich dans le présent arrêté sur le transit ferroviaire alpin.

La commission avait décidé qu'une telle disposition n'avait pas sa place ici et qu'il ne fallait pas préjuger l'avenir à ce sujet. Personne, au sein de la commission, n'a d'ailleurs exigé l'extension, dans l'immédiat, du tunnel routier du Saint-Gothard, par exemple. Je partage l'avis de Mme Ulrich selon lequel il faut laisser la génération future prendre une telle décision, mais nous estimons que l'interdiction formulée dans cet alinéa est malvenue. En effet, si le Conseil fédéral entend renoncer à l'extension, cela ne veut pas dire qu'il faut l'interdire, ce que préconise Mme Ulrich.

J'ajoute une remarque personnelle. Nous devons tenir compte d'un élément: nous ne pourrions certainement pas construire, dans l'immédiat, deux axes pour des milliards et en même temps des tunnels qui leur feraient concurrence. Mais stipuler maintenant une telle interdiction serait faux; laissons les générations futures prendre de telles décisions.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 2bis liegen verschiedene Anträge vor. Ich äussere mich zuerst zum Artikel 2bis in der Fassung der Kommissionsmehrheit.

Die Kommission hat nach Anhörung der Kantone vor allem deren Wünsche aufgenommen und hat ihnen noch zusätzlichen Ausdruck gegeben. Es ist also eine Absichtserklärung, dass die Anliegen der betroffenen Kantone im Rahmen von Planung und Realisierung angehört werden und ihnen soweit möglich zu entsprechen sei.

Hier ist beizufügen, dass die Kantone beispielsweise im Vergleich zum damaligen Nationalstrassenbau eine erheblich bessere Position haben. Alle Teilstrecken haben die Umweltverträglichkeitsprüfung zu bestehen. Da sind die Kantone wiederum mitbeteiligt. Sie sind auch in der Behördendelegation der Projektgemeinschaften vertreten. Sie werden also auch da zu Wort kommen. Ich glaube, dass die Kommission damit zum Ausdruck gebracht hat, dass diese Kontakte gepflegt und die Wünsche entgegengenommen werden. Sie hat deshalb den damaligen Antrag von Frau Ulrich aufgenommen.

Nun liegen zwei Anträge der Herren Luder und Ruf vor. Sie wollen in diesem Abschnitt den Begriff der «Zufahrtsstrecken» aufnehmen. Die Zufahrtsstrecken sind nicht Bestandteil der Vorlage. Wir beschränken uns ganz klar auf die beiden Transitlinien von A nach B und die entsprechenden Basistunnels. Künftige Zufahrtsausbauten müssten in andere Programme aufgenommen werden. Es ist so, dass die derzeitigen Kapazitäten auf den Zulauf- und Abflussstrecken absolut genügen. Die nähere Zukunft wird uns einstweilen keinen Bedarf an solchen Ausbauten bringen.

Im übrigen sind Knoten und bestimmte Strecken im Ausbau begriffen, vorab im Rahmen von «Bahn 2000». Also besteht einseitigen kein Handlungsbedarf. Es ist auch nicht nötig, den Begriff der «Zufahrtsstrecken» aufzunehmen.

Im weiteren weise ich auf die Gefährlichkeit dieser Aufnahme hin; das würde nämlich die ganze Vorlage noch zu einem Sanierungsprogramm für die bestehenden Stammstrecken ausweiten. Wenn da alle Bedingungen zu erfüllen wären, würden wir unweigerlich in ein Sanierungsprogramm für bestehende Strecken hineinkommen.

Diese Anträge sind daher abzulehnen, vor allem auch deshalb, weil diese Grundsätze auf den Neubaustrecken ohnehin Gültigkeit haben.

Nun zum Antrag der Minderheit zu Artikel 2bis Absatz 2. Frau Ulrich schlägt vor, dass man in diesen Beschluss ganz ausdrücklich einen Verzicht aufnimmt auf einen künftigen Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels oder auch eines zweiten San-Bernardino-Tunnels. Der Ausbau oder der Neubau von Strassentunnels ist derzeit überhaupt kein Thema. Der Bundesrat hat dies zum Ausdruck gebracht. Mit der Aufnahme dieses Antrags in den Bundesbeschluss würden wir nicht verhindern, dass künftige Generationen oder künftige Nationalräte einen anderslautenden Beschluss fassen könnten. Wenn schon, müsste man einen solchen Wunsch anderweitig verankern. Wir können doch solche Entscheide von künftigen Generationen nicht verbarrikadieren.

Ein letztes – und das sage ich besonders zu den Antragstellern und Vertretern der Grünen –: Willen Sie tatsächlich verhindern, dass eine künftige Generation einmal eine zweite Röhre bauen kann für Elektromobile und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge? Vielleicht wird das dereinst einem Bedürfnis entsprechen. Zurzeit sind weitere Strassentunnels am Gotthard und am San Bernardino kein Thema, und wir wollen den Entscheiden künftiger Generationen nicht vorgreifen. Ich bitte Sie, diesen Antrag Ulrich abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Der Nationalrat begibt sich mit dieser Diskussion vorübergehend von der Schiene auf die Strasse, nämlich auf die Gotthardstrasse und auch auf die San-Bernardino-Strasse. Aber wir behandeln hier die Neat, den Alpen transit, und nicht das Nationalstrassennetz. Der Antrag Ulrich gehört nicht in dieses Gesetz. Deshalb bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. So dürfen wir die beiden Sachen nicht verknüpfen. Ablehnen müssen Sie aber auch die Anträge von Herrn Ruf und von Herrn Luder.

Ich darf dem Nationalrat in Erinnerung rufen, dass der Bundesrat 1987 im Zusammenhang mit dem Luftreinhalte-Konzept beschlossen hat, dass er der Bundesversammlung keine weiteren Erweiterungen des beschlossenen Nationalstrassennetzes beantragen werde. Das gilt mindestens bis zur Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000». Der Verzicht gilt auch für den Bau einer fünften und sechsten Spur entlang der N 1 und N 2 sowie der zweiten Tunnelröhre am Gotthard. Aber Sie wissen es ja: Herr Ambros Gisler, seines Zeichens Landammann des Standes Uri, ist gegen eine zweite Gotthardröhre, und Herr Dick Marty, seines Zeichens Finanzminister und Baudirektor des Standes Tessin, möchte eine zweite Röhre.

Der Bundesrat hat ganz klare Prioritäten. Er will jetzt zunächst den Schienen-Alpen transit am Gotthard realisieren, und dann sehen wir im Jahre 2000, 2010 weiter. Wenn wir heute sagen würden, dass wir diese zweite Strassenröhre am Gotthard bauen, würden wir ein falsches Zeichen setzen. Aber, Frau Nationalrätin Ulrich, wir sollten nicht jetzt schon für unsere Nachkommen Beschlüsse fassen. «Never say never», glaube ich, wäre hier angebracht.

Herr Nationalrat Weber hat es gesagt: Vielleicht haben wir im Jahre 2010 ein verbreitetes Elektromobil, vielleicht Lösungen mit Rapsöl, Wasserstoff oder Methanol. Ich muss zudem klar sagen: Der Bundesrat schliesst auch nicht aus, dass für einzelne kurze Streckenabschnitte zusätzliche Fahrspuren beschossen werden können, wenn beispielsweise die Funktionsfähigkeit der Strasse oder die Verkehrssicherheit das verlangen würden. In jedem Falle wäre der Bedarfsnachweis zu erbringen, und die Umweltinteressen sind zu berücksichtigen. Frau Ulrich, Sie haben etwas übertrieben, wenn ich das so sa-

gen darf, in bezug auf die Verkehrsentwicklung am San Bernardino. Darf ich Ihnen die Zahlen geben: 1981 durchquerten 73 000 LKW den San Bernardino. Am Gotthard waren es 171 000 LKW, ein Verhältnis von etwa 1 zu 2. 1989 waren es am Gotthard 538 000 LKW und am San Bernardino nur 82 000, also ein Verhältnis von etwa 1 zu 6. Darin ist der ganze Verkehr enthalten, nicht nur der reine Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Ich bitte Sie also, hier nicht bereits für die Jahre nach 2000, 2010 Entscheide zu treffen.

Zum Antrag von Herrn Nationalrat Luder möchte ich sagen, dass er nicht der Logik des Bundesrates und seiner Vorlage entspricht. Welche Neubaustrecken im Rahmen des Alpen transitkonzeptes gebaut werden sollen, ist für diesen Schritt eindeutig bestimmt. Weitere bauliche Massnahmen auf den Zufahrtsstrecken sind nicht vorgesehen, abgesehen von den technischen Anpassungen nach Artikel 7 des Beschlusses A. Dafür, dass die Zufahrtsstrecken trotzdem beachtet werden müssen, hat die vorbereitende Kommission des Nationalrates gesorgt mit ihrem Antrag zu Artikel 7 Absatz 3 betreffend die lärmtechnische Sanierung der Zufahrtsstrecken bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Ich bitte Sie, Herr Nationalrat Luder, das zu beachten.

Noch zu Herrn Nationalrat Ruf: Sie wollten eine «Bahn 2000»-Debatte vom Zaune reissen. Darüber werden wir uns später unterhalten. Aber wenn Sie sagen, dass beispielsweise das Projekt «Bahn 2000» zwischen Mattstetten und Rothrist keinerlei Verbesserungen in Sachen umweltverträgliche Linienführung erhalten habe, möchte ich Sie herzlich einladen, die Pläne der «Bahn 2000» am nächsten Dienstag, am 19. März 1991, zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr, in der Bea-Halle zu besichtigen und mir dann objektiv zu sagen, ob wirklich keine Verbesserungen angebracht wurden.

Artikel 2bis in der Fassung Ihrer Kommission drückt aus, dass für die Neubaustrecken schonende Linienführungen gewählt werden müssen. Ich bitte Sie noch einmal, zur Kenntnis zu nehmen, dass hier grosse Fortschritte gemacht worden sind. Ich bitte Sie auch, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir aufgrund der bestehenden Gesetzgebung ohnehin nicht mehr umweltfeindlich bauen können, und das ist gut so. Ich bitte Sie, alle drei Anträge abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Luder

35 Stimmen

Für den Antrag Ruf

5 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission

105 Stimmen

Für den Antrag Luder

49 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

109 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

58 Stimmen

Präsident: Damit erübrigt sich ein Aufteilen des Wortlautes in Absätze.

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

... zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio erweitert.

Abs. 2 (neu)

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich ist.

Antrag Aregger

Abs. 1

... wird durch eine neue Linie von Rotkreuz bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen

Art. 3*Proposition de la commission**Al. 1*

.... entre les régions d'Erstfeld/Silenen et de Bodio.

Al. 2 (nouveau)

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre une éventuelle extension dans la région de Luino.

*Proposition Aregger**Al. 1*

.... nouvelle ligne reliant Rotkreuz à Lugano, par un tunnel de base entre

Aregger: Im Gegensatz zum vorhergehenden Artikel 2 und zum nachfolgenden Lötschberg-Artikel scheint bei Artikel 3, beim Gotthard-Artikel, in der Kommission Einigkeit geherrscht zu haben. Als Nichtkommissionsmitglied gestatte ich mir aber, einen Änderungsantrag zu begründen.

Ich befürworte eine neue leistungsfähige europäische Eisenbahnlinie von Basel nach Chiasso, und ich bedaure, dass sich der Bundesrat nicht dazu durchringen konnte, das Vorhaben klar und einfach so zu definieren. Der Bundesrat beschränkt sich nämlich in seiner Vorlage auf die Präsentation eines bunten Geschenkcorbes, der fast allen etwas bringen soll, vieles offen und viele unzufrieden lässt. Ist die Alpentransitlinie nun eine EG-Güterbahn, ist sie eine Autoverladebahn, oder ist sie eine Personenbahn? Darüber und über die vielen offenen Fragen der Zufahrten, der Verbindungen zu Zürich, zu Luzern, zur Ostschweiz soll später eine Zusatzbotschaft Auskunft geben. Wir stehen heute vor der paradoxen Situation, das teuerste eidgenössische Vorhaben aller Zeiten beschliessen zu müssen, ohne den Inhalt einer noch nicht vorhandenen Zusatzbotschaft zu kennen. Mein Antrag hat das Ziel, ein Präjudiz zu beseitigen, ein Präjudiz, das nach meiner Auffassung das Planungssperimeter im Raum Vierwaldstättersee zu sehr einschränkt.

Die Erwähnung von Rotkreuz als nördlichen Ausgangspunkt der Gotthardstrecke wird es ermöglichen, im Raum Vierwaldstättersee mehr Varianten miteinander zu vergleichen, zum Beispiel auch eine linksufrige Tunnelvariante über Luzern-Seelisberg. Die vorgeschlagene Fixierung von Arth-Goldau schliesst diese letztere Möglichkeit aus. Ich weiss, dass heute unter anderem Varianten ab Arth-Goldau studiert werden, die eine Hängebrücke über den Vierwaldstättersee oder eine Röhre 80 Meter unter dem Seespiegel vom Urniberg nach Treib in Erwägung ziehen. (*Deutet auf das Gemälde an der Stirnwand des Saales*) Am linken Bildrand hinter dieser Felswand sehen Sie den Urniberg, vis-à-vis ist Treib.

Bei solchen Utopien sehe ich nicht ein, warum wir als Planungssperimeter im Raum Vierwaldstättersee nicht Rotkreuz festlegen und damit den Spielraum für sinnvollere Möglichkeiten erweitern. Rotkreuz ist heute ein sehr wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. In Rotkreuz kreuzt sich die Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern mit der Südbahn von Aarau-Rapperswil durch das Freiamt zum Gotthard. Auf der Südbahn verkehren heute schon alle direkten internationalen Züge durch die Schweiz nach Italien und umgekehrt. In Rotkreuz kann die Einbindung von Zürich an den Alpentransit am besten bewerkstelligt werden. Ab Rotkreuz sind verschiedene Linienführungen möglich, unter anderem kann ab Rotkreuz auch eine linksufrige Vierwaldstättersee-Variante gewählt werden, die den Tiefbahnhof Luzern miteinbezieht und den geplagten Kanton Uri nur am Rande berührt.

Ich bitte Sie, diese verkehrspolitisch und planungstechnisch begründeten Argumente zu bedenken und meinem Antrag, trotz Ablehnung durch Bundesrat und Kommission, zuzustimmen.

Steiniger: Ich möchte zunächst der Kommission und dem Bundesrat danken, dass sie in diesem Artikel 3 einen Tunnel ab Erstfeld ermöglichen.

Geologische und Umweltschutzgründe, z. B. die Lärmbelastung durch 550 Züge statt 250 pro Tag, sowie betriebliche Gründe verlangen eine derartige Lösung. Es ist ein Verdienst der Studie des Kantons Uri, dass dies erkannt worden ist.

Mich stört nicht, dass der Ort für das Nordportal weit umschrieben ist. Man kann nicht aufgrund von Vorstudien ein Tunnelportal auf den Meter genau bestimmen. Wichtig ist aber, dass das Geld für ein Tunnelportal Erstfeld vorhanden und damit in den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit enthalten ist.

Meine Frage, Herr Bundesrat Ogi, bezieht sich nun auf die Strecke Kantonsgrenze Schwyz/Uri bis Erstfeld. Hier haben wir eine Botschaftsvariante. Diese Botschaftsvariante basiert auf einem Projekt aus den siebziger Jahren. Sie würde nach unserer Auffassung eine Umweltschutzprüfung nicht bestehen. Vom Tunnelportal Moosbad bis Bahnhof Altdorf wäre eine Eindeckung vorgesehen, was zu einem 960 Meter langen Riegel von etwa 12 Metern Höhe führen würde. Bei der Schächtenüberführung würde ein 270 Meter langer Lehnenviadukt entstehen und den Lärm von 550 Zügen ins Tal ausstrahlen. Der Kanton Uri hat in einer Planung – Studie 89 – eine umweltschonende Variante vorgeschlagen. Ich weiss, gegenwärtig sind etwa 32 Varianten in Prüfung, wobei die Botschaftsvariante und die Planungsstudie Uri Pflichtvarianten sind. Es beweist mir mindestens, dass der Urner Vorschlag ernsthaft erwogen wird.

Mir ist auch klar, dass unter diesen Voraussetzungen keine genaue Linienführung mit Höhenquoten der einzelnen Bauwerke normiert werden kann. Man müsste den Beschluss dann wahrscheinlich laufend an die Planung anpassen. Für uns besteht aber das Problem, dass für die Strecke zwischen Kantonsgrenze Schwyz/Uri und Erstfeld im Anhang zum Beschluss C 620 Millionen Franken ausgewiesen sind. Wir sind der Auffassung, dass das nicht ausreicht, um eine umweltschonende Linienführung samt flankierenden Massnahmen zu finanzieren. Wir möchten nicht die schlechtestmögliche Lösung durch Kreditlimiten präjudizieren. Es ist im Anhang von einem Projektierungsstand 1989 die Rede, in Tat und Wahrheit handelt es sich bei der Botschaftsvariante aber um ein Projekt, das die seit 1983 ergangene Umweltschutzgesetzgebung nicht berücksichtigt. Ich gehe davon aus, dass ein Projekt auf der Basis der Botschaftsvariante mit Verbesserungen wegen der Umweltschutzgesetzgebung einiges mehr kosten würde. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Ist es richtig, dass die Botschaftsvariante das seit 1983 ergangene Umweltschutzrecht nicht berücksichtigt?
 2. Würden die umweltbedingten Mehrkosten bewilligt, ohne dass die heute zu beschliessenden Kredite als Argument gegen die erforderlichen zusätzlichen Ausgaben verwendet werden? Im Klartext: umweltrechtsbedingte Mehrkosten kommen dazu.
 3. Wird durch die heutige Beschlussfassung ein Projekt im Sinne der Planungsstudie Uri 1989 ausgeschlossen?
- Je nach Antwort behalte ich mir einen Antrag zum Beschluss C oder zu dessen Anhang vor oder meine Zustimmung zum Antrag Züger. Oder es wäre dann mit weiteren Anträgen im Ständerat zu rechnen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il est bien évident que pour l'interprétation des modifications que nous introduisons à l'article 3, la commission vous doit quelques explications.

L'article 3 nous amène au premier point crucial du projet. Il s'agit tout d'abord de fixer la nouvelle ligne ferroviaire de base du Gothard. La loi sur les chemins de fer exige qu'une nouvelle ligne soit désignée avec une certaine précision qui ne laisse pas en suspens la question des deux extrémités de la ligne de chemin de fer. Pour le Gothard, nous avons retenu Arth-Goldau et Lugano, sans contestation particulière d'ailleurs. L'idée de Chiasso et de Luino a finalement été abandonnée puisqu'on nous a assuré que les lignes existantes depuis Bellinzona en direction de Luino et de Lugano étaient suffisantes, même pour le trafic supplémentaire imputable à la nouvelle ligne du St-Gothard.

Par contre, la commission a abandonné la notion de points fixes pour les sorties du tunnel à Amsteg et à Bodio. Tout d'abord, nous avons introduit la notion de région pour laisser une certaine liberté de planification et pour mieux tenir compte des exigences locales. C'est ainsi que nous avons retenu comme sortie sud du tunnel de base du St-Gothard la région de Bodio.

Quant au portail nord, le gouvernement du canton d'Uri nous a convaincus que l'endroit précis d'Amsteg ne répondait pas aux conditions particulières de la vallée étroite dans cette région. C'est l'une des raisons pour lesquelles la commission a décidé, par 25 voix sans opposition, de fixer le portail nord dans la région d'Erstfeld/Silenen. Il s'agit là, précisons-le, d'une marge de planification du projet, d'un «Projektierungsspielraum». Il faut que les ingénieurs puissent procéder à des études d'un portail situé plus bas dans la vallée de la Reuss, ou de prévoir un «Vortunnel», un avant-tunnel, précédant l'entrée du tunnel de base. Je rappelle que le projet du Conseil fédéral prévoit un tunnel de base de près de 50 kilomètres et qu'entre Erstfeld et Amsteg il y a une distance supplémentaire d'environ 7 kilomètres.

Ces études de planification permettront aux autorités politiques et exécutives de prendre la décision définitive de réalisation et de proposer au Parlement les crédits d'engagements nécessaires pour réaliser le nouveau tunnel de base. D'ores et déjà, il faut être attentif au fait que, pour un déplacement du portail nord dans la région d'Erstfeld/Silenen, la construction d'un avant-tunnel peut coûter entre 300 et 800 millions selon la variante choisie.

Dans l'annexe à l'arrêté C, qui a pour objet le crédit global du transit alpin, nous ajouterons une réserve moyenne de 600 millions pour le portail nord, respectivement pour la nouvelle ligne ou un «Vortunnel» dans la vallée de la Reuss. Je laisserai à M. Ogi, conseiller fédéral, le soin de répondre aux questions posées par M. Steinegger.

La commission s'est penchée attentivement sur les problèmes posés au sud du tunnel de base, notamment le passage à Bellinzone. Le gouvernement tessinois exige un détournement ferroviaire de Bellinzone pour le trafic marchandises, il demande «un certain by-pass». En effet, à cet endroit, la vallée est presque totalement construite, à Bellinzone et à Giubiasco, avec une concentration importante de population. D'un autre côté, il faut s'attendre à ce que la totalité du trafic du Gothard traverse Bellinzone, c'est-à-dire plus de 500 trains par jour, dont 300 trains internationaux de marchandises et 88 trains internationaux de voyageurs. Il s'agit là aussi d'un «Projektierungsspielraum», d'une marge de planification du projet, sans pour autant préjuger des décisions définitives. Les coûts y relatifs sont évalués selon les variantes entre 500 et 1100 millions. La réserve retenue à l'annexe C est de 800 millions. Avec l'élargissement éventuel du portail nord, la réserve totale pour la ligne du Gothard est de 1 milliard 400 millions. Ce sont là des conséquences des décisions de la commission permettant un élargissement des possibilités de construction de tunnels supplémentaires.

Etant donné que le transit alpin devra également disposer d'une issue vers Luino et que plus tard le besoin pourrait se faire sentir de prolonger la nouvelle ligne du Gothard en direction de Luino, le cas échéant par un tunnel sous le Monte Tamaro, un tunnel de contournement de Bellinzone devra être conçu de telle façon qu'une extension vers Luino soit permise. C'est le sens du nouvel alinéa 2 de l'article 3 voté d'ailleurs en commission par 25 voix sans opposition.

Je vous ai expliqué dans le cadre de mon exposé d'entrée en matière les motifs pour lesquels la commission a repoussé, par 18 voix contre 2 et une abstention, la proposition de construire un raccordement direct des Grisons à la ligne du Gothard par un nouveau tunnel dans la Surselva entre Trun, Disentis et le centre du tunnel du St-Gothard. Dans un rapport spécial, l'Office fédéral des transports a évalué les coûts supplémentaires pour l'assainissement de la ligne à ciel ouvert de Coire à Trun à 400 millions, pour le tunnel de la Surselva d'une longueur de 20 kilomètres à 800 millions, pour l'adaptation du tunnel de base du St-Gothard à plus de 100 millions, soit au total plus de 1,3 milliard de coût supplémentaire si l'on veut raccorder les Grisons. Sans tenir compte des autres revendications des cantons d'Uri, du Tessin et des Grisons, et sans même calculer le renchérissement, le projet de la ligne de base du Gothard coûtera 7,1 milliards, plus une réserve suite aux décisions de la commission de 1,4 milliard, soit un total de 8,5 milliards. Telles sont les explications que je voulais apporter au texte proposé par la commission.

J'en arrive à la proposition de M. Aregger. Il n'a jamais été contesté en commission que la nouvelle ligne de base devait commencer à Arth-Goldau. La population et le gouvernement du canton de Schwytz nous ont assuré qu'ils étaient favorables à Arth-Goldau avec les inconvénients que cela implique, ce qui n'est pas si normal. Arth-Goldau permet d'assurer la prolongation vers le nord, soit vers Zoug soit vers Zurich, et, ce qui est important, éventuellement le raccordement de la Suisse orientale.

Ce sont les raisons pour lesquelles je vous propose de maintenir Arth-Goldau. Rotkreuz, qui est un peu plus au nord, donc à l'ouest du lac de Zoug, ne garantit pas une issue vers le nord. Je comprends que Lucerne souhaite Rotkreuz, mais dans l'intérêt général je vous suggère de rejeter la proposition Aregger et de voter le texte de la majorité de la commission.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Beim Artikel 3 geht es vorerst um die Absteckung eines Projektierungsrahmens. Es ist üblich, dass man bei solchen Beschlüssen – wie übrigens bereits beim Nationalstrassenbau – in etwa den Planungs- und Projektierungssperimeter absteckt. Das Parlament und allenfalls der Stimmbürger haben ein Anrecht darauf, zu wissen, in welchen Bereichen sich das Projekt ausdehnen wird, wie gross etwa sein Umfang sein wird.

Aus dieser Sicht hat die Kommission erstmals den Begriff der Räume eingefügt. Warum den Begriff der Räume? Weil wir davon ausgehen müssen, dass wir uns in der ersten Phase einer Projektstudie befinden. Es folgen erst nachher das Vorprojekt, das Auflageprojekt und die entsprechenden Abklärungen.

Wenn die geologischen und andere Studien ergeben, dass an einem bestimmten Punkt ein Bauwerk nicht errichtet oder ausgeführt werden kann, muss die Möglichkeit bestehen, eben diesen Projektierungsspielraum auszuschnüpfen. Aus diesem Grunde wurde der Begriff der Räume aufgenommen.

Im weiteren haben wir den gesamten Umfang der Transitstrecke fixiert, von Arth-Goldau bis Lugano. Auch hier besteht damit Klarheit.

Zu den Diskussionen über die Standorte der Tunnelportale und zu den Anliegen der Kantone: Wir haben diese Wünsche nicht nur angehört, sondern weitgehend aufgenommen. Vor allem im Bereiche des Kantons Uri lagen bereits bedeutende Projektgrundlagen aus früheren Zeiten vor. Man kennt dort vor allem gewisse geologische Gefährdungen. Das war ein Hauptgrund, weshalb die Kommission einstimmig von der Fixierung auf Amsteg abgekommen ist und den Raum Erstfeld/Silenen aufgenommen hat. Wir haben das mit 25 zu 0 Stimmen beschlossen. Das wird eine zusätzliche Tunnelstrecke, je nach Standort des Portals, von etwa 7 km erfordern. Das gleiche Problem hat sich im Süden gestellt: Wir haben uns die Wünsche der Tessiner Regierung angehört und uns ein Bild gemacht über die derzeitige Verkehrssituation im Kanton Tessin. Sie wissen aufgrund der Lektüre der Botschaft, dass man eine Kapazität von etwa 550 Zugseinheiten bereitstellt. Nördlich sind heute schon etwa 390 Zugseinheiten gegeben, so dass noch eine Reserve von etwa 160 Einheiten vorhanden ist. Man weiss aber, dass sich im Süden Probleme mit den italienischen Grenzübergängen ergeben, und da ist heute klar, dass man unter Umständen ein Splitting des Abflussverkehrs vorsehen muss, nämlich der Hauptteil Richtung Chiasso und der andere Teil Richtung Luino.

Aus diesen Gründen wollten wir wissen, ob eine entsprechende Fixierung künftige Zufahrts- oder Abflussstrecken verhindern würde. Wir haben diese entsprechende Passage in den Beschluss aufgenommen in Artikel 3 Absatz 2, d. h., auf diese künftige Entwicklung soll Bedacht genommen werden. Die Beschlüsse der Kommission haben natürlich Auswirkungen auf die Kosten, d. h. die Erweiterung, die wir vorgenommen haben, inklusive eine entsprechende Reserve beläuft sich auf etwa 1,4 Milliarden Franken. Sie können das in der Fahne nachlesen und mit der ursprünglichen Fassung des Bundesrates vergleichen. Diese Ausweitung trägt den vorhandenen Gegebenheiten Rechnung.

Bei Artikel 3 haben wir das Votum von Kollege Steinegger gehört. Er hat Bedenken geäussert zu den möglichen, unvorhersehbaren Problemen in der Reussebene. Wir haben diese Be-

denken auch von der Urner Regierung gehört. Die Kommission aber geht von der Auffassung aus, dass man in diesem Projektierungsspielraum Flüelen bis Nordportal die entsprechenden Abklärungen und Ergebnisse abwarten muss. Es scheint uns selbstverständlich zu sein, dass die entsprechenden Massnahmen, wenn sich Probleme bezüglich Geologie, Umweltverträglichkeitsprüfung – auch bezüglich Lärm – und Grundwasserhaushalt ergeben, zu treffen sind, auch wenn Mehrkosten in Kauf zu nehmen sind.

Aus diesen Gründen ist die genaue Linienführung in diesem Talboden nicht fixierbar, man muss das der Phase Vorprojekt und Auflageprojekt überlassen. Alles, was sich umweltbedingt aufdrängt, muss ausgeführt und finanziert werden. Und da wird man sich nicht an diesen ursprünglichen, geschätzten Kreditrahmen halten können. Ich nehme an, Bundesrat Ogi wird sich zu dieser Frage noch äussern.

Es liegt ein Antrag von Kollege Aregger vor. Er möchte diese Transitachse ausweiten, und zwar möchte er sie bis Rotkreuz verlängern. Er hat entsprechende Begründungen dargetan. Er sagt, er wolle kein Präjudiz schaffen für künftige Anschlüsse in Richtung Luzern. Diese Ausweitung aber schafft Präjudizien, nämlich für künftige Anschlüsse aus der Ostschweiz und von Zürich her. Es werden sich da Probleme ergeben. Bei einer Verlängerung Richtung Rotkreuz stellt sich das Problem der Zulaufstrecken. Derzeit besteht kein Handlungsbedarf; die Kapazitäten sind genügend, diese Ausweitung drängt sich nicht auf.

Nun hat Herr Aregger auch von neuen Projekten im Raume Schwyz gesprochen. Ich muss hier wohl nicht meine Bindungen offenlegen, Sie kennen meinen Wahlkanton. Als Kommissionssprecher erlaube ich mir trotzdem eine Feststellung: Mir und – wie ich erfahren konnte – auch Herrn Bundesrat Ogi sind keine solchen Projektvorhaben bekannt. Diese Projektideen gehören eher ins Reich der Phantasien, wenn man von Hängebrücken und anderem spricht. Aber es ist ja nicht verboten, auch Phantasien zu entwickeln, diese kommen reichlich spät und sind doch eher unrealistisch. Wenn vom Anliegen Tiefbahnhof Luzern und von einer linksufrigen Linienführung die Rede ist, so müsste ich aus der Sicht der Schwyzer sagen: Wir reissen uns nicht unbedingt um diese Transitachse. Wir sind uns aber als Transitzkanton gewohnt, entsprechende Lasten mitzutragen, sofern sie in einem zumutbaren Rahmen liegen. Beim Tiefbahnhof Luzern geht man wohl von einer Fiktion aus – ich verweise vor allem auf die letzten Pressepublikationen –: Man hat die Hoffnung, der Personenverkehr würde sich dann durch einen Tief- und Durchgangsbahnhof Luzern abwickeln. Den Gütertransitverkehr aber überlässt man vermutlich gnädigst der Südbahn und dem Kanton Aargau. Man täuscht sich, wenn man glaubt, man könne dann ein Splitting vornehmen. Wer also den Durchgangsbahnhof will, muss auch den Gütertransit übernehmen. Diese Perspektive muss immerhin offengelegt werden.

Ich bitte Sie, bei der Version der Kommission zu bleiben. Wir haben uns bemüht, den Projektierungssperimeter nicht unnötig auszuweiten. Die Ausweitung würde eine Behinderung für künftige Vorhaben bedeuten.

Bundesrat Ogi: Ich werde am Schluss meiner Ausführungen noch die Fragen der Herren Nationalräte Cavadini, Carobbio, Iten und Reichling von heute morgen beantworten.

In Artikel 3 ist – kurz gefasst – ausgeführt, in welchem Ausmass die Gotthardlinie neu gebaut werden soll. Es handelt sich um das Stück zwischen Arth-Goldau und Lugano mit im wesentlichen zwei Basistunnels: am Gotthard und am Ceneri. Mit dieser Strecke ist unter den gegebenen Umständen der grösstmögliche Nutzen zu erreichen. Die Kommissionsberichte statter Zbinden und Weber haben die Strecke soeben erläutert. Im Rahmen der Beantwortung der Fragen von Herrn Nationalrat Steinegger werde ich noch einige Ergänzungen anbringen.

Zum Antrag Aregger: Der Antrag von Herrn Nationalrat Aregger ist im Zusammenhang mit dem Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie zu beurteilen. Für eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz an die Gotthard-Basislinie werden zusätzliche Abklärungen getroffen. Es geht namentlich darum,

eine Linienführung aus dem Raume Zürichsee in den Raum Arth-Goldau näher abzuklären.

Ende Dezember 1990 wurde eine erste Machbarkeitsstudie abgeliefert. Sie enthält, Herr Nationalrat Aregger, zwei mögliche Varianten, von Zürich durch den Uetliberg respektive über Rotkreuz nach Arth-Goldau.

Als Alternativen dazu sind auch neue Verbindungen über Thalwil-Zug-Walchwilberg-Arth-Goldau und über Thalwil-Rossberg-Arth-Goldau untersucht worden. Alle vier Linienführungsvarianten sind geeignet, die bestehende Linie Rotkreuz-Arth-Goldau zu entlasten. Sie sind zurzeit Gegenstand einer Zweckmässigkeitsprüfung. Die Zweckmässigkeitsprüfung ist eine Entscheidungsgrundlage für die Zusatzbotschaft, die ich ja heute morgen für den Sommer oder Herbst dieses Jahres in Aussicht gestellt habe. Erst wenn diese Studie vorliegt, kann entschieden werden, ob die neue Linie über Rotkreuz geführt werden oder ob eine andere Linie in Frage kommen soll.

Ich bitte Sie deshalb, zum heutigen Zeitpunkt den Antrag von Herrn Nationalrat Aregger abzulehnen. Als weitere Begründung will ich Ihnen zum Nachdenken mitgeben, dass die Kosten einer Neubaustrecke von Rotkreuz nach Arth-Goldau sich auf 686,8 Millionen Franken belaufen würden. Wenn Sie diesen Antrag annehmen, müssen wir diese Kosten zu den 14 Milliarden Franken hinzuschlagen.

Nun darf ich die drei Fragen von Herrn Nationalrat Steinegger beantworten.

1. Es ist richtig, Herr Nationalrat Steinegger, dass die verwendeten Planungsstudien aus einer Zeit stammen, in der das heutige Umweltschutzrecht noch nicht bestand. Für die bundesrätliche Vorlage wurde trotzdem eine Grundlage gewählt, die Aussicht hat, in der weiteren Bearbeitung nach dem heute geltenden Recht, was ja unbestritten vorausgesetzt ist, auch umweltschutzrechtlich zu bestehen.

2. Es ist nicht auszuschliessen, Herr Nationalrat Steinegger, dass im Zuge der weiteren Projektentwicklung noch umweltrechtsbedingte Mehrkosten hinzukommen. Wo und in welchem Ausmass wird indessen erst nach abgeschlossenem Plangenehmigungsverfahren feststehen. Was umweltrechtlich zwingend ist, zeigt sich ja erst auf der Grundlage des Detailprojektes. So weit sind wir zum heutigen Zeitpunkt noch nicht. Dieses allein wird es ermöglichen, die Frage endgültig zu beantworten.

3. Hierzu kann ich Ihnen, Herr Nationalrat Steinegger, ganz klar sagen: nein. Aber es ist noch einmal festzuhalten, dass auch die Planungsstudie Uri nicht von vornherein das Mass aller Dinge sein kann, sondern mit andern, gleichwertigen Varianten verglichen werden muss. Wir haben eine offene Planung. Sie wissen das, Herr Nationalrat Steinegger. Der Kanton kann mitwirken. Der Kanton müsste das auch wissen. Eine optimale Linienführung muss noch gefunden werden.

Die Wünsche des Kantons Uri werden in die Planung einbezogen. Das weiss der Regierungsrat, das wissen Sie. Aber ich stelle fest, dass das Ihre Bevölkerung nicht weiss. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mithelfen könnten, das Wissen hinauszutragen. Wissen sollten Sie auch oder wenigstens zur Kenntnis nehmen, dass die Kommission für die Gotthardachse immerhin 1,4 Milliarden Franken mehr beschlossen hat. Man kann auch so viele Forderungen stellen, dass das ganze Projekt nicht mehr durchführbar ist.

Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass Sie drei Kreditbeschlüsse treffen können. Einen ersten Kreditbeschluss, nämlich die 800 Millionen Franken, für das Projekt. Der zweite Kreditbeschluss wird der Beschluss sein für die Basistunnel. Da können wir dann in die Details gehen. Der dritte Kreditbeschluss wird die Zulaufstrecken betreffen.

Etwas muss ich den Urnern noch sagen, und das in Ergänzung zu dem, was ich schon heute morgen ausgeführt habe. Nach den Kommissionsentscheiden haben die Urner ein Communiqué herausgegeben und erklärt, sie seien zufrieden und einverstanden. Jetzt tönt es plötzlich anders. Man droht sogar mit dem Referendum.

Und Sie, Herr Nationalrat Steinegger, haben heute morgen gesagt, eine Vision, wonach die Neat mit einem Referendum abgelehnt würde, wäre für Sie eine Horrorvision. Ich möchte

Sie bitten, mitzuhelfen, diese Horrorvision – auch für mich wäre die Ablehnung der Neat eine Horrorvision – zu verhindern.

Ich möchte nun noch die vier Fragen beantworten.

Herr Cavadini will die Zusicherung, dass die Bauarbeiten am Gotthard so rasch als möglich – noch vor dem Lötschberg – in Angriff genommen werden und dass der Anschluss nach Luino so rasch als möglich studiert wird. Wir setzen uns für die rasche Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie über die Luino-Linie ein. Dazu brauchen wir aber auch das Einverständnis der italienischen Regierung. Die ersten Kontakte sind bereits auf Verwaltungsebene geknüpft.

Herr Carobbios Frage zielt in die gleiche Richtung; er will allerdings noch wissen, wie es mit dem Regionalverkehr steht. Zu verweisen ist diesbezüglich auf die betriebliche Plattform; danach können auf der Strecke Bellinzona–Lugano 46 Regionalzüge und auf der Strecke Lugano–Chiasso 36 Regionalzüge verkehren, wenn das System einmal voll ausgelastet ist. Ich muss darauf verweisen, dass wir von Bern aus mit Rom in bezug auf die Anschlüsse Regelungen treffen müssen, und da sind natürlich Anpassungen noch möglich.

Zum Baubeginn lässt sich nur – etwas salopp – sagen: «Der Schnäller isch der Gschwinder.» Es besteht Wettbewerb zwischen den beiden Achsen, ganz bewusst, es besteht Wettbewerb. Es kommt darauf an, wer im Plangenehmigungsverfahren am besten vorwärtskommt.

Zu der Frage von Herrn Iten: Er möchte eine verbesserte Verbindung Zürich–Luzern, vor allem aber stellt er sich gegen eine Untervariante Seelisberg. Die Verbindung Zürich–Luzern figuriert im Angebotskonzept «Bahn 2000». Es erfolgt also dort eine Verbesserung der Direktverbindung, allerdings ohne grundlegende neue Investitionen zum heutigen Zeitpunkt. Betreffend Untervariante kann ich Sie beruhigen: Dies ist eine Variante, die in gewissen Innerschweizer Bahnkreisen auftaucht, aber nicht zu den offiziellen Planungen gehört. Weder in der Kommission noch zuvor im Vernehmlassungsverfahren wurde sie unterbreitet.

Zum Schluss zu Herrn Reichling: Sie haben heute morgen die Forderung nach der Trennung von Güterverkehr und Personenverkehr gestellt. Ein strikte Trennung wäre für die Schweiz undenkbar. Undenkbar aus Platzgründen, aber auch aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen. Wir sind ein kleines Land. Diese grossen Schritte, die vielleicht von der Vision her richtig wären, können wir uns zum heutigen Zeitpunkt – trotz Begeisterung für das Projekt – nicht leisten.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Aregger 12 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 3bis (neu)

Antrag Thür

Die Umschlagsterminals für den kombinierten Verkehr werden dezentral konzipiert und in der Schweiz auf mindestens drei Standorte verteilt.

Art. 3bis (nouveau)

Proposition Thür

Les terminaux de transbordement du trafic combiné seront décentralisés et répartis en Suisse sur au moins trois implantations.

Thür: Mit diesem Antrag schlage ich Ihnen vor, dass ein neuer Artikel 3bis geschaffen wird, der festlegt, dass die Umschlagsterminals für den kombinierten Verkehr dezentral konzipiert werden und in der Schweiz auf mindestens drei Standorte zu verteilen sind. Aufgrund der heute zur Verfügung stehenden Planungsunterlagen gibt es Ideen für einen zentralen Güterterminal im Birrfeld, im Raum Brugg. Ein solches Konzept hätte aus ökologischer Sicht für den Kanton Aargau katastrophale

Auswirkungen. Der gesamte Aargau wird vom zu erwartenden Zubringerverkehr und somit auch von der Terminalfrage stark betroffen sein, deshalb ist schon heute aus grundsätzlichen Überlegungen eine Festlegung erforderlich.

Die Frage stellt sich, welches Konzept unter den verschiedenen Gesichtspunkten das optimale ist, ein dezentrales oder eben ein zentrales. Es ist klar, dass unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten der zentrale schweizerische Güterterminal für die gesamte Verladung der schweizerischen Güter die richtige Lösung wäre. Sie würde ermöglichen, dass genügend Güter für einen bestimmten Zielort vorhanden wären, damit über Nacht Blockzüge gebildet und dann anderntags oder während der Nacht in die verschiedenen Wirtschaftsgebiete Europas gefahren werden könnten. Das Konzept mit dezentralisierten Verladestationen und einem Rangierbahnhof auf der Nord-Süd-Achse vor dem Basistunnel, wo Blockzüge gebildet werden könnten, wäre verkehrswirtschaftlich zwar weniger attraktiv, dafür aber verkehrs- und umweltpolitisch um so bedeutsamer, weil dadurch bereits der Zubringerverkehr soweit wie möglich auf die Schiene gebracht werden könnte und die Strassentransporte auf der Ost-West-Achse massiv reduziert werden könnten.

Berechnungen haben ergeben, dass bei einem angenommenen Zentralgüterterminal im Raume Birrfeld aufgrund der heutigen Verhältnisse auf der N 8 aus Zürich ungefähr 120 Lastkraftwagen pro Tag, aus dem Raum Olten 60 und aus dem Raum Basel über die N 3 rund 20 zu erwarten wären – das also unter den heutigen Gegebenheiten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass diese Gütermengen mit der wirtschaftlichen Entwicklung weiterhin zunehmen werden und insbesondere mit dem Angebot eines kombinierten Verkehrssystems – Güterverkehr auf Schiene und Strasse – noch massiv zunehmen werden. Die Verkehrsprobleme, die der Zubringerverkehr bringt, sprechen deutlich gegen einen zentralen Terminal mit Standort Birrfeld. Die heutigen und künftigen Verkehrsbelastungen auf diesem Nationalstrassenabschnitt lassen einen Mehrverkehr nicht mehr zu. Der Engpass Baregg Tunnel wird in den nächsten Jahren auch ohne zusätzlichen Zubringerverkehr überlastet sein.

Aus diesen Gründen hat der Regierungsrat des Kantons Aargau in seiner Vernehmlassung dezidiert verlangt, dass nicht ein zentrales Konzept verfolgt wird, sondern ein dezentrales. Wir sind der Auffassung, dass aus ökologischer Sicht eine andere Konzeption tatsächlich nicht vertretbar wäre, weil eine erhebliche Zunahme von Schwerverkehrsfahrten nicht nur im Aargau, sondern im ganzen Mittelfeld auf der Ost-West-Achse zu erwarten wäre, was zwangsläufig in diesem Gebiet zu einem Verkehrszusammenbruch führen würde.

Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag zu unterstützen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Le présent arrêté sur le transit alpin ne règle ni le trafic combiné, ni les questions inhérentes aux terminaux de transbordement. C'est un objet à part. C'est une tâche confiée aux CFF en relation avec le transit alpin. Il n'est pas possible de répondre aujourd'hui à la question consistant à savoir s'il faut centraliser ou décentraliser ces terminaux de transbordement. En faut-il trois, quatre ou deux? Je suis dans l'impossibilité de vous dire quelle serait la meilleure solution. Je vous prie de ne pas retenir ce genre de proposition. M. Thür et le gouvernement argovien pourront intervenir soit auprès des CFF, soit auprès du Conseil fédéral, au moment où cet objet sera porté à l'ordre du jour.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Nur zur Begriffsklärung, wenn wir vom internationalen Gütertransitverkehr sprechen: Wir haben heute morgen auch von entsprechenden flankierenden Massnahmen gesprochen. Es war die Rede von Güterterminals, und zwar ausserhalb unseres Grenzbereiches. Wir wissen ja, dass aus wirtschaftlichen Gegebenheiten für diesen kombinierten Verkehr vorab entsprechende Distanzen notwendig sind. Diese Distanzen liegen bei über 300 Kilometern. Für die Schweiz wird sich die Lösung aufdrängen, sich im deutschen Raum – wie das heute schon im italienischen Raum der Fall ist – an entsprechenden Bauten und Anlagen zu beteiligen.

Herr Thür aber stellt einen Antrag, der den Inlandgüterverkehr betrifft. Genau das ist nicht Bestandteil dieser Vorlage. Die Kompetenzen für solche Anlagen sind gegeben: Die Bahnen haben die Möglichkeit – ja, es wäre sogar eine selbstverständliche Aufgabe –, diese Probleme anzugehen, Projekte vorzulegen und allenfalls zu verwirklichen, sofern die entsprechenden Tonnagen und Frequenzen gegeben sind. Das ist eine unternehmerische Aufgabe, und ich würde es falsch finden, wenn wir in diesem Transitbeschluss eine Inlandaufgabe formulieren würden.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen. Die Anzahl und die Standorte der Terminals werden sich nach der Nachfrage zur Zeit der Inbetriebnahme des Alpentransits richten.

Wenn wir unser Strassennetz vom Transitschwerverkehr entlasten wollen – und das wollen wir bekanntlich, Herr Nationalrat Thür –, so sind Terminals sinnvollerweise im Grenzraum oder – wenn immer möglich – im Ausland zu erstellen. Daneben benötigt unser Land Terminals für den Import- und Exportverkehr. Deshalb gibt es bereits heute mehr als drei Terminals entlang unserer Nord-Süd-Transitachsen.

Trotzdem ist es kaum sinnvoll, den Beschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale mit Detailbestimmungen über die Anzahl von Bahnhöfen zu belasten. Terminals sind ja nichts anderes als Bahnhöfe für den kombinierten Verkehr.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Thür	25 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

Art. 4

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Das Netz der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) wird durch eine mit einem Basistunnel versehene neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel erweitert.

Abs. 2

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass ein direkter Anschluss an den Simplontunnel möglich ist.

Abs. 3 (neu)

Sie wird durch Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhodetal ergänzt.

Abs. 4 (neu)

Sie soll auch eine direkte Verbindung mit dem Mittelwallis gewährleisten.

Abs. 5 (neu)

Die Erweiterung erfolgt durch Aenderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession.

Minderheit I

(Schmidhalter, Ammann, Béguélin, Bircher Silvio, Bodenmann, Columberg, Cotti, Kühne, Maitre, Martin, Vollmer)

Abs. 1

.... in den Raum Mundbach für den Anschluss nach Italien und in den Raum Raron-Ost für den Autoverlad und die direkte Verbindung mit dem Mittelwallis erweitert.

Abs. 2

Die Erweiterung erfolgt durch Aenderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession. (Abs. 5 der Fassung der Mehrheit)

Minderheit II

(Biel, Giger)

Streichen

Antrag Müller-Meilen

Abs. 1

.... neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach erweitert.

Antrag Luder

Die Anlagen der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon werden durch eine Autoverladeanlage in Heustrich ergänzt. (Rest streichen)

Art. 4

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

Le réseau de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) s'accroît d'une nouvelle ligne, avec un tunnel de base, entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Rarogne/Steg/Gampel.

Al. 2

La nouvelle ligne est à concevoir de façon qu'elle permette un raccordement direct au tunnel du Simplon.

Al. 3 (nouveau)

Elle est complétée par des installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich et dans la vallée du Rhône.

Al. 4 (nouveau)

Elle doit également assurer une liaison directe avec le Valais central.

Al. 5 (nouveau)

Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur.

Minorité I

(Schmidhalter, Ammann, Béguélin, Bircher Silvio, Bodenmann, Columberg, Cotti, Kühne, Maitre, Martin, Vollmer)

Al. 1

.... et celle du Mundbach pour le raccordement avec l'Italie, respectivement celle de Rarogne-Est pour le transbordement de véhicules routiers et la liaison directe avec le Valais central.

Al. 2

Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur. (= 5e al. de la version de la majorité)

Minorité II

(Biel, Giger)

Biffer

Proposition Müller-Meilen

Al. 1

.... entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach.

Proposition Luder

Les installations de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Bern-Lötschberg-Simplon sont complétées par une installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich. (Biffer le reste de l'article)

Schmidhalter, Sprecher der Minderheit I: Interessenbindung:

Ich bin Arbeitnehmer in einer mittleren Ingenieurunternehmung, die in einer grösseren schweizerischen Arbeitsgemeinschaft den Auftrag hat, die notwendigen Vorabklärungen auszuführen. Ich bin nicht im Verwaltungsrat der BLS und auch nicht im Verwaltungsrat der SBB. Ich gehöre aber zur Lötschberg-Simplon-Lobby, und ich bekenne mich zu dieser Lobby. Frau Fankhauser hat mir in der Verkehrskommission den Uebernamen «Monsieur Simplon» gegeben, und ich bin stolz darauf.

Berichtigung der Fahne: Nationalrat Paul-René Martin hat den Minderheitsantrag I in der Kommission auch unterstützt und unterzeichnet.

Mit dem Antrag der Minderheit I wird nicht nur der Raum für die zwei Portale im Wallis, sondern es werden gleichzeitig auch die drei Funktionen Ost, West und Autoverlad festgeschrieben, so dass bei Annahme des Minderheitsantrages I die Absätze 2 bis 4 entfallen.

Der Basistunnel Lötschberg hat drei Funktionen:

1. ab dem Jahre 2000 die Bewältigung von – laut betrieblicher Plattform – 30 Prozent des internationalen Transitverkehrs, vor allem des Güterverkehrs, als Entlastung des Gotthards;

2. die Anbindung der Ortschaften Leuk mit Leukerbad, Siders, Sitten und Martinach an «Bahn 2000»;

3. den Autoverlad zwischen dem Berner Oberland und dem Rhonetal.

Im Wallis ist die Anbindung der neuen Basislinie schwieriger zu realisieren, weil ein Ypsilon-Anschluss gemacht werden muss. Es ergeben sich daher zwei Portale, eines für den Ost-Verkehr und eines für den West-Verkehr. Es gibt im Oberwallis drei Stellen, wo die Rhone rechtsufrig direkt am Felsen fliesst und eine Anbindung an die Simplon-Tallinie ideal ist, ohne Landverlust, ohne Lärmimmissionen für direktbetroffene Ortschaften. Es sind dies die Regionen von Leuk, bei Raron-Ost und Brig. Daher kam die erste Forderung aus dem Kanton Wallis, dieses Problem mit einem grossen Ypsilon zu lösen, einerseits nach Brig und andererseits nach Leuk. Das Wallis musste einsehen, dass diese Lösung als beste Lösung der Feind des Guten ist und hat sie aufgegeben. Das Wallis will auch keinen Langtunnel. Auch die Definition Kurztunnel ist ein Unsinn, denn ein Tunnel von 28 Kilometern, wie ihn der Bundesrat vorsieht, ist kein Kurztunnel.

Mit der Kommissionslösung möchte man die Anbindung in der Mitte, das heisst in Raron-Ost, machen. Die Westschweiz würde in Raron angeschlossen. Diesbezüglich besteht Einigkeit. Die Welschwalliser sind mit dieser längeren Fahrzeit von fünf Minuten nach Bern einverstanden, und man kann gleichzeitig mit diesem Portal das Problem des Autoverlads lösen. Es entsteht eine zusätzliche Belastung der bestehenden Simplon-Tallinie von Raron-Ost in Richtung Leuk, Siders, Sitten, und zwar mit dem Mehrverkehr durch den Basistunnel und mit der Aufwertung der Simplon-Tallinie ab Genf. Dieser Mehrverkehr wird ohne Einsprache genehmigt. Das Problem liegt im Oberwallis, und zwar beim Anschluss Richtung Italien.

Bei der Kommissionsvariante wird auf der Höhe Raron-Ost oder Bältschieder die Einleitung des Basistunnels gemacht, und man muss mit einer Brücke über die Rhone und dann durch Visp fahren. Sie haben einen Plan und eine Fotografie von dieser Region erhalten. Es fahren heute bereits Schnellzüge mit 140 Stundenkilometern durch Visp, und es sind minimal 120 Züge pro Tag; zusätzlich werden anschliessend nicht nur die Personenzüge Richtung Italien durch Visp geführt, sondern nach der betrieblichen Plattform auch 104 Güterzüge. Diese Züge fahren direkt durch bestehendes Wohngebiet ohne irgendwelche Schutzmassnahmen, und zusätzlich führt diese Linie den Lonzawerken entlang, und zwar in einem Abstand von etwa 10 bis 15 Metern. Sie sehen auch, dass hier Sicherheitsprobleme entstehen.

Ich bin für die umweltfreundliche Eisenbahn. Ich habe mich in diesen sieben Jahren immer für die Bahn verwendet. Auch ich bin lernfähig, und ich glaube, wir dürfen hier nicht eine Lösung propagieren, die nicht als umweltverträglich bezeichnet werden kann. Darum erwarten wir eine Ausweitung des Planungskorridors. Die Kommissionslösung darf nicht bedeuten, dass man nicht auch eine kleine Umfahrung von Visp studieren darf, anstelle der Durchfahrt Visp müssen wir eine Antenne an den Basistunnel bauen. Der Basistunnel bleibt, Kandergrund-Raron, mit einer Länge von etwa 30 Kilometern und mit einem Vortunnel ab Tellenburg bis Kandergrund und mit dieser zusätzlichen Antenne Richtung Brig.

Einige Zahlen zum Kostenrahmen: Ich werde ganz klar nur Zahlen nennen, die in der Botschaft stehen oder die ich in der Kommission bekommen habe. Wir haben in der Kommission über diese zusätzlichen Massnahmen beim Basistunnel Lötschberg diskutiert. Es wurde festgehalten, dass auf der Seite Bern ein Vortunnel ab Tellenburg gebaut werden sollte und, wenn es die Kapazität erfordert, auf der Strecke Heustrich-Frutigen der sogenannte Niesentunnel. Auf Walliser Seite erhalten wir mit dem Basistunnel Raron eine Mehrlänge von etwa 4 Kilometer gegenüber der Botschaftsvariante und Mehrkosten im Umweltbereich. Diese Kosten wurden auf 800 Millionen Franken geschätzt und wurden auch als Reserveposition im Beschluss C aufgenommen. Gleichzeitig wurde die Teuerung für 1990 und 1991 auf 450 Millionen Franken berechnet. Ich bin persönlich der Meinung, dass wir innerhalb dieses Kostenrahmens die beste und eine finanziell tragbare Lösung suchen müssen. Wir müssen ein Projekt vorlegen, das

die Akzeptanz der Region und der Regierung hat; nicht der Nationalrat entscheidet, ob diese oder eine andere Lösung gewählt wird.

Für die Durchfahrt von Visp ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen und eine UVP durchzuführen. Die Optimierung des Projektes muss vorangetrieben werden, und es muss gespart werden, damit der Kostenrahmen nicht noch einmal erhöht werden muss. Ich bin auch als Ingenieur überzeugt, dass wir es hier nicht mit Kostenrahmen à la Furkatunnel oder Locarno zu tun haben.

In der ersten Studie 1987 wurden diese Tunnel mit einem durchschnittlichen Laufmeterpreis von 60 000 Franken projektiert. 1989 waren es 76 000, und heute sind wir, inklusive Teuerung, die wir für Ende 1991 berechnet haben, bei etwa 80 000 Franken angelangt. Sie sehen also, dass wir es mit realen und gerechneten Zahlen zu tun haben.

Ein zweites Argument, das immer wieder gegen diese Lösung vorgebracht wird, ist die Bauzeit, weil man meint, dass der Bau eines Langtunnels länger dauert; das stimmt nicht. Dieser Tunnel kann in der kürzestmöglichen Bauzeit von sieben Jahren für das Jahr 2000 erstellt werden. Wir haben in Uri und im Tessin die gleichen Probleme angetroffen. Auch ein Regierungsrat hat mir letztthin in einer offenen Diskussion an einem Podiumsgespräch erklärt, dass die Bevölkerung mit Sichel und Heugabel dastünde, wenn die Bundesratslösung in Uri realisiert werden sollte. Sie sehen also, dass nicht nur die Walliser Opposition machen und das beste Projekt wollen, sondern auch die Urner und mit Sicherheit auch die Tessiner. Ich glaube, wir sollten hier – wenigstens was die Ausweitung des Planungskorridors anbetrifft – dem Wallis die gleichen Chancen geben wie den Regionen Uri, Tessin und Berner Oberland.

Biel, Sprecher der Minderheit II: Schon beim Eintreten habe ich betont, dass wir uns dafür einsetzen sollten, eine einzige Lösung zu treffen und uns voll darauf zu konzentrieren und unsere Kräfte nicht zu verzetteln. Das bedeutet, dass wir auf den Lötschberg-Basistunnel verzichten sollten. Unser Streichungsantrag hat also nichts anderes zur Folge, als dass man den Lötschberg aus dieser Vorlage streicht.

Brauchen wir diesen Lötschbergstunnel? Der Bundesrat führte drei Gründe an:

1. Verbesserung der Qualität der Transitlinien – was das auch bedeuten mag, Herr Bundesrat Ogi –;
2. Ergänzung der «Bahn 2000»;
3. Rawil-Ersatz.

Nach Diktion des Bundesrates rechtfertigen nur diese drei Aufgaben zusammen diese neue Linienführung am Lötschberg. Hinzu kommt, dass durchwegs behauptet wurde, man könne, wenn man den Lötschberg realisiere, rascher eine Nord-Süd-Verbindung erstellen als am Gotthard. Was bedeutet das? Erstens handelt es sich nicht um eine Nord-Süd-Verbindung. Sie geht zwar in den Süden, aber wir landen im Rhonetal. Die internationale Transitaufgabe verbindet doch Italien und Nordeuropa. Das müssen wir sehen. Es bleiben immer noch der alte Simplontunnel und die alte Strecke von Iselle nach Domodossola.

Es wirkt immer gefährlich und verdächtig, wenn man sehr viele Gründe aufzählen muss, um etwas zu rechtfertigen. Der Bundesrat tut das in seiner Botschaft sehr wortreich; das macht die Sache aber nicht besser. Geht man den Dingen auf den Grund, bemerkt man, dass es um etwas ganz anderes geht, Herr Bundesrat Ogi: Wie ich bereits beim Eintreten sagte, möchte man sich die Zustimmung möglichst vieler Regionen zum Bau einer neuen Alpentransitlinie erkaufen. Man möchte die Westschweiz, den Kanton Bern und den Kanton Wallis freundlich stimmen. Das ist doch der Grund.

Jetzt greife ich kurz auf Vergangenes zurück. Wenige in diesem Saal waren bereits dabei, als wir 1976 beschlossen haben, den Lötschberg durchgehend auf Doppelspur auszubauen. Es ist vielleicht interessant, daran zu erinnern, was damals alles gesagt wurde. In Ihrer Botschaft ist praktisch nicht davon die Rede, und in der Kommissionsberatung hat man diese Doppelspur mehr oder weniger vergessen. Wir haben dafür bis heute 784 Millionen Franken ausgegeben. Dazu

kommen noch die Zinsen. Die Zinskosten sind nie genau ausgewiesen worden; wenn ich aber aufgrund der damaligen Botschaft hochrechne, sind es über 250 Millionen Franken. Das heisst, dass wir bereits mehr als eine Milliarde Franken in die gewaltige Qualitätsverbesserung einer bestehenden Transitlinie investiert haben. Das wollen wir doch nicht vergessen. Damals begründete man diesen Ausbau mit gewissen Kapazitätsfragen. Man führte aus, zusammen mit der bestehenden Gotthardstrecke sei das zur Erfüllung aller Transitwünsche ausreichend. Es war die Rede davon, dass man zwischen 28 und 36 Millionen Tonnen Güter transportieren könne, davon 11 Millionen Tonnen durch den Lötschberg und eine Million Tonnen durch das Rhonetal.

Ich habe nochmals alle Botschaften zur Doppelspur eingesehen, ebenso, was uns zu «Bahn 2000» alles vorgemacht wurde. In der Abstimmungsbroschüre vom Herbst 1987 wird im Zusammenhang mit «Bahn 2000» mit keinem Wort erwähnt, dass ein Beschliessen dieses Projektes den Bedarf nach einem neuen Basistunnel nach sich ziehe.

Schauen wir uns noch die Kapazitäten an: 550 Züge – diese Zahl steht in verschiedenen Dokumenten –, davon 300 über den Lötschberg-Basistunnel. Aber wegen der Zufahrten sind im Norden nur 300 und im Süden 220 Züge möglich. Selbst nach Realisierung des Lötschberg-Basistunnels soll der Simplontunnel nicht ausgelastet sein. Wir haben also vier Geleise, die nach Brig führen, und zwei, die weggehen. Und jetzt will man noch einmal zwei bauen und behauptet dann immer noch, der Simplon sei nicht ausgelastet. Wozu brauchen wir das also?

Und jetzt kommt das Beste: der Rawil-Ersatz. Bitte, glauben Sie mir zumindest das: Es hat sich wahrscheinlich niemand in diesem Saal so intensiv mit dem Rawiltunnel auseinandergesetzt wie ich. Wir haben ihn gründlich geprüft! Er hätte 1,34 Milliarden Franken gekostet, also nicht einmal die Hälfte dessen, was der Lötschberg-Basistunnel kosten wird, und er war nicht rentabel, nicht zu verantworten – weder mit Nutzwertanalysen noch mit Kosten/Nutzen-Analysen. Und nun kommt ein viel grösseres Bauwerk, welches als Rawil-Ersatz gelten wird. Sicher können und sollen wir den Autoverlad verbessern; das können wir aber schon heute, dazu brauchen wir diesen Tunnel nicht.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen, aus gesamthaften Ueberlegungen können wir diesem Lötschbergtunnel nicht zustimmen. Er ist ein sehr teures Objekt, um sich die politische Zustimmung weiterer Regionen zu erkäufen.

Noch ein Wort zur Gesamtbeurteilung: Ich habe Ihnen dargelegt, dass ich aus sachlichen Gründen gegen diesen Lötschbergtunnel bin. Ich habe diesen Antrag jedoch auch aus politischen Gründen gestellt. Es erscheint mir unerlässlich, dass das Parlament entscheidet, welches Konzept es will, und nicht einfach ein Gesamtkonzept des Bundesrates übernimmt. Sie haben jetzt die Gelegenheit zu entscheiden: Wollen Sie eine neue Alpentransversale, oder wollen Sie die Lösung des Bundesrates? Sie alle übernehmen die Verantwortung für das, was geschehen wird. Es ist zumindest ein Verdienst unseres Antrages, dass sich jeder Parlamentarier dazu äussern kann.

Ich möchte noch etwas zu den hier ausgeteilten Geschenken sagen: Aus mir nicht immer erfindlichen Gründen wollen die Politiker für alle Regionen neue Linien. Ob es das Volk dann will, wage ich zu bezweifeln. Denken Sie nur an das jahrelange Gezänk um das 500-Millionen-Franken-Geschenk am Vereinatunnel, das wir einer Bevölkerung gemacht haben, die es nicht will, und zwar weder im Engadin noch im Prättigau. Man streift sich immer noch, obwohl scheinbar jetzt die ersten Baumaschinen aufgeföhren sind. So könnte es Ihnen auch am Lötschberg gehen. Die heutigen Beschlüsse werden Folgen haben, ich habe versucht, das in der Eintretensdebatte aufzuzeigen – kräftige Folgen auch in finanzieller Hinsicht. Denken Sie daran, es gibt ein gutes armenisches Sprichwort, das sagt: «Auch ohne dass der Hahn kräht, wird der Tag dämmern.» Er wird einmal dämmern, aber eben, dann sind wir alle nicht mehr hier.

Müller-Meilen: Ich unterstütze den Antrag der Kommission und des Bundesrates auf den Bau von zwei Basistunnels

Lötschberg und Gotthard. Ich beantrage Ihnen, den Projektierungsraum für den Lötschbergtunnelausgang im Wallis etwas zu erweitern und den Raum Gampel/Steg/Raron, wie es die Kommissionsmehrheit vorschlägt, um den Ort Mundbach zu ergänzen. Gegenüber dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates wird der Projektierungsraum im Norden vom Raum Frutigen auf den Raum Frutigen/Heustrich erweitert, im Süden um Mundbach auf den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach. Ich halte diese Erweiterung, wie sie ähnlich auch am Gotthard vorgenommen wurde, für verantwortbar. Am Gotthard wurde statt Amsteg der Raum Erstfeld/Silenen und statt Bodio im Süden der Raum Bodio und die allfällige Erweiterung in den Raum Luino in den Beschluss aufgenommen.

Ich möchte zunächst darlegen, was dieser Antrag enthält und – ebenso wichtig – was er nicht enthält, um Unterschiebungen vorzubeugen. Er beinhaltet eine Erweiterung des Projektierungsraumes, aber er legt das südliche Lötschbergtor keineswegs fest – auch nicht auf Mundbach; das muss ganz klar gesagt werden. Deshalb unterscheidet er sich auch von der Stellungnahme der Walliser Regierung und vom Antrag Schmidhalter, der für den Anschluss nach Italien auf Mundbach fixiert ist. Ich möchte das zuhänden der Materialien und zuhänden der Projektierer unterstreichen. Die Erweiterung des Projektierungsspielraumes, wie sie auch andernorts bei den Basistunneltoren erfolgt ist, soll das Auffinden der optimalen Lösung erleichtern – optimal aus einer ganzheitlichen Schau, die technische, umweltpolitische und finanzielle Aspekte umfasst. Dass sich auch Umweltprobleme, vor allem auch Lärmschutzprobleme, bei der Linienführung im Wallis stellen, haben wir schon zur Genüge gehört.

Ein zweiter Gesichtspunkt: Der Kostenrahmen, wie er im Anhang zum Beschluss C für den Lötschberg enthalten ist, wird durch meinen Antrag nicht tangiert. Die Projektierung muss sich an diesen Kostenrahmen halten. Herr Bundesrat Ogi, Sie haben beim Eintretensreferat vier Anträge, die an sich gar nichts miteinander zu tun hatten, aufaddiert und sind dann auf 2 Milliarden gekommen. Ich glaube, es geht nicht an, Sachen, die wirklich nichts miteinander zu tun haben, aufzuaddieren. Das ist keine redliche Argumentation. Im Rahmen der vorgesehenen Totalkosten von 4250 Millionen Franken für den Lötschberg, wie es Ihnen die Kommission vorschlägt, sollen bessere Lösungen projektiert werden. Vielleicht wird auch die Umweltverträglichkeitsprüfung bereits gewisse Weichen stellen, aber es soll auf jeden Fall offenbleiben, ob es eine Verlängerung des Basistunnels oder auch ein Zufahrtstunnel sein soll, ob hier andere Massnahmen im Sinne der besten Lösung getroffen werden können. Also die Flexibilität soll erhalten bleiben. Aufgabe des Bundesrates wird es ja dann sein, das Projekt zu genehmigen, er behält also die Zügel durchaus in der Hand, und auch das Parlament bleibt am Drücker. Es hat die verschiedenen Tranchen zu bewilligen und muss daher bei einem über die vorgesehenen Kredite hinausgehenden Projekt um Zustimmung ersucht werden.

Ich habe beim Eintretensreferat festgestellt, dass Detailanträge das ganze Konzept nicht sprengen dürfen, um nicht das Ganze zu gefährden; auch dieser Antrag ist daraufhin zu prüfen. Wird der Projektierungsraum damit nicht unerträglich erweitert? Wird die Bauzeit damit nicht so verlängert, dass der Sinn des Lötschbergs im ganzen Konzept verlorengelht? Werden damit nicht die Kosten nochmals ganz erheblich erhöht? Diesen drei möglichen Einwänden gilt es zunächst nachzugehen. Die neue Bezeichnung Gampel/Steg/Raron/Mundbach ist durchaus vergleichbar mit der Ausdehnung der Projektierungszone für das Nordportal auf den Bereich Frutigen/Heustrich. Dort ist der Durchmesser etwa 14 Kilometer; im Süden wäre er etwa 17 Kilometer. Die Bauzeit wird auch im extremsten Fall, d. h. im Fall eines Tunnels nach Mundbach, von 7 bis 10 Jahren auf 8 bis 11 Jahre erweitert – 7 bis 10 Jahre gemäss Kommissionsantrag –, also nur um ein Jahr, wobei gar nicht garantiert ist, dass dann diese längste Variante überhaupt auch die optimalste ist. Es schiene mir, dass das noch ein tragbarer Rahmen wäre. Im übrigen hat ja auch hier der Bundesrat die Möglichkeit, gewisse Grenzen zu setzen. In bezug auf die Kosten muss an den vorgegebenen Rahmen im Beschluss C erinnert werden: Die dort für das Wallis vorgesehene Reserve

von 375 Millionen Franken sollte sowohl für eine allfällige Verlängerung des Basistunnels – falls sie sich wirklich aufdrängt – als auch für eine Lösung mit einem Zufahrtstunnel oder für eine andere Lösung ausreichen. Geht man vom gleichen Tunneleingang im Norden aus – und nur das ist eine faire Vergleichsbasis –, so würde gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Verkehr bei einer maximalen Verlängerung des Tunnels ein Preisunterschied in der Grössenordnung von rund 300 Millionen Franken entstehen. Dieser Betrag liegt im Rahmen der vorgesehenen Reserve.

Mein Antrag sprengt also das Gesamtkonzept keineswegs. Eine massive Walliser Lobby hat auf die vorberatende Kommission und dann auf diesen Rat einzuwirken versucht, was mich verärgert hat und vielleicht kontraproduktiv gewirkt hat. Aber der Walliser Staatsrat und die Vertreter des Wallis haben bereits zurückstecken müssen. Ihre Bäume sind nicht in den Himmel gewachsen; vom ursprünglichen Ziel (Basistunnel nach Brig) mussten sie abrücken. Sie haben sich dann einseitig an den letzten Anker, an Mundbach, gekrallt. Auch diese Starrheit scheint mir verfehlt. Aber wir sollten nicht aus Verärgerung die Möglichkeit für die optimalste Lösung im Wallis verbauen, und welche diese sein wird, wird sich – wie bei den anderen Basistunnelportalen – auch hier erst bei der Projektierung erweisen.

Eine Zwischenbemerkung: Ich vertrete keinerlei Walliser Interessen. Ich besitze nicht einmal ein Ferienhaus oder einen Rebstock im Kanton Wallis. Ich handle mit diesem Antrag allein aus staatspolitischer Verantwortung. Mein Antrag nötigt zu keiner Lösung, aber wir wollen dem Wallis das Recht zubilligen, das wir allen anderen Gegenden auch zugebilligt haben, nämlich die Optionen offenzuhalten und bei der Projektierung eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen. Es gilt, die stark verhärteten Fronten im Interesse des Ganzen etwas aufzulockern. Mein Antrag ermöglicht dies, ohne das ganze Konzept aus den Angeln zu heben und ohne dem Bundesrat und dem Parlament die Entscheidungskompetenz aus den Händen zu nehmen. Wenn wir damit den Grossteil des Widerstandes einer Region gegen den Alpen transit aus dem Wege räumen können, um so besser. Auch dies wäre nicht geringzuachten. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Luder: Mein Antrag will – wie der Antrag der Minderheit II (Biel) – einen Verzicht auf den Lötschberg-Basistunnel. Für die Verkehrsentlastung des Kantontales soll aber nach dem Antrag in Heustrich die Autoverladeranlage mit dem heutigen Beschluss gebaut werden können. Was sagt die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn über sich selber? Gemäss Schrift der «BLS 2000» vom 20. März 1990: «Die Ende 1991 durchgehend auf Doppelspur ausgebaut BLS kann gegenüber heute einen weit höheren Beitrag an den alpenquerenden Verkehr leisten. Bei entsprechender Aufteilung zwischen SBB und BLS kann der stetig zunehmende Transitverkehr dank der neu geschaffenen Doppelspur aufgefangen werden.» Weiter: «Der Transitverkehr Ausland-Ausland über den Lötschberg ist nur gering, da ein entsprechendes Angebot weitgehend fehlt.» Die BLS klagt: «Der Anteil am gesamten Bahntransitverkehr durch die Schweiz beträgt für uns nur 4 Prozent, weil fast alle Transitzüge über den Gotthard geführt werden.» In diesem Zusammenhang wird festgestellt: «Die Verkehrsteilung SBB/BLS erweist sich immer mehr als ein zu starres Gebilde, um die Gleichwertigkeit der Transitachsen sicherzustellen.» Das, was die Lötschbergbahn braucht, sind nicht neue Schienen in einem zurzeit nicht nötigen Basistunnel, sondern eine bessere Verkehrsaufteilung mit den SBB, mehr Lokomotiven und eine bessere Stromversorgung, um die Leerkapazitäten zu nutzen, modernes Rollmaterial mit guten Serviceleistungen in den Zügen, zum Beispiel Züge wie der Pendolino. Damit könnte dem Zeitbegehren Rechnung getragen werden, ohne neue Schienen.

Zum Autoverlad in Heustrich: Dieser Autoverlad ist ein altes Postulat. Schon als Mitglied der kantonalbernerischen Verkehrskommission bin ich damit konfrontiert worden. Es ist nicht nur ein altes, sondern auch ein berechtigtes Postulat. Den drei Verladestationen im Süden (Goppenstein, Brig und Iselle) steht im Norden nur eine gegenüber (Kandersteg). Die Ver-

kehrbelastung steigt vor allem in Spitzenzeiten im Kandertal über das Zumutbare hinaus. Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn äussert sich wie folgt zu dieser Frage: «Ob teilweise der Autoverlad in den Raum Heustrich verlegt wird, hängt von politischen Entscheiden ab. Keinesfalls darf die Bahn finanziell belastet werden.» Heustrich kann unabhängig vom Basistunnel gebaut werden. Damit wird die Lötschbergbahn in die Lage versetzt, auch ohne Basistunnel die Funktion eines Rawil-Ersatzes zu übernehmen.

Mit der Zustimmung zu meinem Antrag helfen Sie mit, zu verhindern, dass die neu erstellte Lötschberg-Doppelspur nicht zu einer 800-Millionen-Fehlinvestition wird.

Günter: Ich möchte namens der LdU/EVP-Fraktion den Antrag Biel auf Streichung des Basistunnels Lötschberg unterstützen. Ich bin besonders froh, dass ich als Berner für die Fraktion hier sprechen und darum auch begründen kann, warum ich für diese Streichung bin. Alpen transit ist in erster Linie ein Güter transit, und ich glaube nicht daran, dass die während 24 Stunden am Tag durchrasenden Güterzüge für die Region, die diesen Zügen beim Durchrasen zusehen darf, von positiver Bedeutung sein werden. Ich bin überzeugt, dass die Region, welche diesen Verkehr aufnehmen muss, im Gegenteil ein Opfer bringt: Es ist nicht ein Dürfen, es ist ein Müssen. Ich bin überzeugt, dass die entstehenden Immissionen die Lebensqualität der belasteten Gebiete verringert, und zwar trotz aller Schönfärberei, die wir heute morgen betrieben haben, zum Beispiel beim Umschreiben des Artikels 1. Die Tünche wird spätestens dann von den Versprechungen abblättern, wenn der Bau beginnt und die Tausenden von Lastwagen mit Aushub in der Gegend herumzufahren beginnen. Ich verstehe daher die Bevölkerung des Kantons Uri sehr gut, die bereits per Ständesinitiative und auch sonst ihre Bedenken angemeldet hat: Sie hat recht. Diese Alpen transversale bauen wir nicht, weil sie eine gute Sache ist, sondern weil wir müssen wegen der EG, weil alle anderen Optionen noch schlechter sind; wir haben keine Wahl. Die richtige Wahl wäre, das Güter-Perpetuum-mobile, das sich da in Bewegung gesetzt hat, zu bremsen. Aber das steht nicht in unserer Macht. Darum: wenn schon Transit, dann auf der Schiene.

Das bedeutet nun aber nicht «je mehr Schiene, desto besser», denn unnötige Bahnbauten sind auch nicht besonders umweltfreundlich; sie kosten Geld, Steuergelder; sie benötigen zum Bau und Unterhalt riesige Mengen Energie. Es gibt sowohl für die Energie wie für die Finanzen sinnvolleren Einsatz als überflüssige Tunnels. Ich nenne Ihnen aus dem Bereich Verkehr nur ein Beispiel: Wenn wir mit der Swissnetto vorwärts machen würden, würde das der Romandie wesentlich mehr bringen in bezug auf Einbindung in die Schweiz. Es würde auch der Ostschweiz ganz wesentlich mehr bringen als irgendein Anschluss an einen Güter transit. Es ist ein Jammer, dass dieses Projekt nicht weiter ist; unter anderem wurde es gebremst, weil man eben diese gigantischen Projekte «Bahn 2000», Neat usw. durchziehen wollte, und die SBB-Verantwortlichen Angst haben, das Fuder zu überladen. Darum haben sie dieses wirklich zukunftsgerichtete Projekt gebremst – eine ganz kurzsichtige Strategie. Das Projekt vereinigt nämlich wenig Landverbrauch, wenig Lärmimmissionen, schnelle Verbindungen und niedrigen Energieverbrauch. Es würde die Regionen der Schweiz zusammenbringen, und eine ausgeglichene Entwicklung im ganzen Lande könnte die Folge sein. Im Sinne der Konzentration der Kräfte auf das Nötige, im Sinne der Konzentration der Immissionen dort, wo es unbedingt nötig ist – und nur dort –, im Sinne des haushälterischen Umgangs mit den Finanzen und im Hinblick auf andere, kommende nötige Investitionen im Bereiche des öffentlichen Verkehrs stimmt die LdU/EVP-Fraktion dem Antrag Biel zu. Die Fraktionsmehrheit stimmt natürlich nach diesen Betrachtungen auch dem Antrag Luder zu, und wir ersuchen Sie mitzuwirken, unsere Steuergelder dort einzusetzen, wo sie wirklich Sinn machen, und das bedeutet, auch wenn man für die Bahn ist – und gerade, wenn man für die Bahn und den Umweltschutz ist –, Streichung dieses unnötigen Lötschberg-Basistunnels.

Fierz: Ich kann bekanntgeben, dass sich die grüne Fraktion ebenfalls dem Antrag Biel anschliesst, ebenso dem Zusatz Luder. Das Meiste wurde gesagt. Wir in Bern erinnern uns noch sehr gut, wie uns die Lötschberg-Doppelspur als die Lösung für den Lötschbergtransit verkauft wurde. Man hat gesagt: Dann ist das gelöst, und sonst brauchen wir nichts. Wir von der grünen Fraktion können uns knurrend gerade mit dem für die EG nötigen Loch durch den Gotthard abfinden, mit allen Umweltauflagen – aber nicht mit dem Lötschberg. Wir nennen das die «Neat Light». Aber so, wenn jede Region noch ihre Spezialwünsche auflädt, wird das Paket zu schwer. Die Frage ist schon, Herr Biel, ob man nur die Regionen mit diesen Zusatzlinien gekauft hat. Man hat auch mit der «Bahn 2000» und dem Neat-Projekt sozusagen alle Tiefbauunternehmen der Schweiz gekauft und sozusagen alle Ingenieurbüros. Die Ingenieure sprechen eigentlich nur noch hinter vorgehaltener Hand kritisch über diese Projekte, obwohl man dort auch solche Stimmen hört. Im ganzen ist es auch so, dass das Projekt wahnsinnig teuer wird: Man ging von 9 Milliarden Franken aus; jetzt sind wir bei 14 Milliarden – und jeder Tunnel hat doppelt so viel gekostet, als man gesagt hat –, und es gibt 30 Milliarden. Wer zahlt das am Schluss? Wenn wir nicht Steuern erhöhen, müssen wir Geld aufnehmen, und dann zahlen es indirekt wieder die Mieter oder die Sparer, die über die Inflation enteignet werden. Dann können wir wieder Hypothekarzinsdebatten führen.

Wir finden dieses Projekt in der vorliegenden Kommissionsform eine Hochstapelei und empfehlen, Herrn Biel und Herrn Luder zu folgen, und werden uns später, wenn das Parlament kein Einsehen hat, auch vor dem Souverän für eine vernünftige Lösung einsetzen.

Blocher: Es steht dem Kommissionsvorschlag eine extreme Variante gegenüber, nämlich die Strecke Bern-Lötschberg-Simplon überhaupt nicht auszubauen, wie das Herr Biel vorschlägt. Natürlich ist diesem Vorschlag ein Vorteil nicht abzuspüren, nämlich der der Konzentration. Aber er hat eben drei gewichtige Nachteile, nämlich erstens den Nachteil, dass wir keine Konkurrenz zwischen zwei Linien haben – das betrachte ich als einen sehr grossen Vorteil: der schnellere wird der Nutzniesser sein, d. h. für die Realisierung meines Erachtens sehr viel –, und zweitens brauchen wir für die lange Zeit, bis der Gotthard funktioniert, diese Ausweichvariante, und drittens – da war der Bundesrat realistisch – braucht es dieses innenpolitische Gleichgewicht. Ich betrachte die Lösung, die die Mehrheit vorschlägt als richtig. Die Mehrheit ist den Wünschen des Kantons Wallis und des Kantons Bern sehr weit entgegengekommen.

Im wesentlichen umstritten ist der Südteil: Die Mehrheit hat also einen Ausgang im Raum Raron/Steg/Gampel vorgeschlagen. Es ist noch nicht ganz genau festgelegt, wo das ist. Sie hat auch – und das ist nun das wesentliche – dafür gesorgt, dass ein späterer Bau Richtung Brig–Simplon möglich ist. Das braucht es heute nicht, und das braucht es noch lange Zeit nicht, das braucht es eines Tages vielleicht. Sie müssen einmal die Anzahl Züge im Wallis anschauen und die Verbindungen, die ins Wallis gehen, und Sie müssen vielleicht einmal die Zahlen aus dem schweizerischen Mittelland anschauen, z. B. im Raum Lenzburg. Es ist eine falsche Konzession, wenn wir dieses Projekt nochmals mit so hohen Investitionen belasten, wir haben das nämlich bereits getan. Wenn man dieses Fuder überlädt, dann begreife ich, dass man zum Schluss kommt, das Lötschbergprojekt sei abzulehnen.

Darum bitte ich Sie dringend, der Mehrheit zuzustimmen; und nicht dem Antrag von Herrn Schmidhalter und auch nicht dem Antrag von Herrn Müller-Meilen. Ich weiss nicht recht, was der Unterschied zwischen dem Antrag Schmidhalter und dem Antrag Müller ist. Der Antrag Schmidhalter ist wohl der ehrlichere, denn er sagt klar, was er will, und der andere lässt es offen und tut so, als könnte man noch entscheiden. Oder sind das politische Unterschiede, dass das eine ein CVP-Vorschlag ist und das andere ein freisinniger? Ich weiss es nicht, aber in der Sache, Herr Müller, ändert sich nichts.

Sie nehmen hier auch Mundbach auf, und Sie werden sehen, es wird dann, wenn wir Ihnen zustimmen, auf den Antrag

Schmidhalter hinauslaufen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dann plötzlich der Kanton Wallis verzichten würde. Nun, der Kanton Wallis legt grossen Wert darauf – ich begreife, dass er noch mehr möchte –, aber der Kanton Wallis bekommt schon mit der Mehrheit eine sehr gute Linienführung. Wenn der Gotthard fertig ist, ist im wesentlichen die Bern-Lötschberg-Simplon-Strecke eigentlich ein Rawil-Ersatz. Und wenn es dann anders sein sollte, dann haben wir immer noch die Möglichkeit zu bauen. Die Option ist mit der Mehrheit gegeben, aber wir tätigen nicht im voraus eine weitere Milliardeninvestition.

Wir sind der Meinung, dass wir, wenn wir der Mehrheit nicht zustimmen, sondern der Minderheit, das Fuder eindeutig überladen.

Mme Antille: Je voudrais apporter ici mon soutien total à la proposition défendue par M. Müller-Meilen, qui apparaît à mes yeux comme la plus ouverte et la plus souple. En effet, cette proposition répond aux principes de base définis par le Conseil fédéral et par la majorité de la commission, à savoir doubler la ligne du Loetschberg, construire un tunnel de base et équiper cette ligne d'une installation de chargement de véhicules dans les cantons de Berne et du Valais. Les principes de base étant respectés, la proposition de M. Müller-Meilen a l'avantage de laisser ouverte la possibilité de raccordement avec l'Italie, comme avec le Valais central. Elle permet également d'étudier toutes les variantes possibles, celles qui après étude géologique et étude d'impact pourront répondre aux exigences de l'environnement, au respect de la durée des travaux et des coûts financiers. Je rappelle que la vallée du Rhône entre Rarogne et Brigue est une bande de terre étroite, occupée par de nombreuses habitations et par des entreprises, ce qui réduit encore la marge de manoeuvre. Il convient donc de ne pas se fermer des portes aujourd'hui déjà, de façon à trouver un tracé acceptable et satisfaisant pour toutes les parties concernées. Dans le cadre de la construction des routes nationales, il est arrivé souvent qu'on ait dû changer des tracés, cela n'a pas remis en cause les principes, mais a permis de faire mieux. Il faut donc en retenir les enseignements.

Certains craignent que la proposition que je soutiens entraîne des retards dans les travaux et conséquemment des dépassements de crédits. Nous ne devons pas nous cacher la réalité, ce projet coûtera cher, très cher, mais certainement pas aussi cher que si nous nous heurtons à des quantités d'oppositions venant des régions. Je vous demande donc, d'appuyer la proposition Müller-Meilen qui a ma préférence et qui, mieux que les autres, permet la réalisation d'un grand projet, capable de satisfaire à la fois le Valais, la Suisse et l'Europe.

Eggenberg-Thun: Ich bin Verwaltungsrat der in Diskussion stehenden Gesellschaft und äussere mich nicht zur Grundsatfrage, ob überhaupt ein Basistunnel gebaut werden soll oder nicht. Zum Glück hat Herr Kollege Biel den Antrag in der Kommission schon eingereicht. Es hat dort eine lange Diskussion stattgefunden, so dass die Kommissionssprecher in der Lage sein werden, den Kommissionsantrag auf die doppelte Achse, Gotthard und Lötschberg, im Namen der Kommission vor dem Plenum zu begründen. Hingegen haben beide Antragsteller, die Herren Biel und Luder, Bezug genommen auf den Doppelspurausbau, und ich möchte hier doch einiges klarstellen:

Es trifft zu, dass das Parlament 1976 diesen Entscheid gefällt hat. Es trifft auch zu, dass damals Verkehrsprognosen gemacht worden sind. Alle Prognosen von 1976, die den Verkehr in der Schweiz betreffen, sind falsch. Es sind alle ausnahmslos durch die Entwicklung überholt worden. Das wusste man damals nicht. Ähnliches ist auch Herrn Kneschaurek mit seinen Prognosen passiert. Es ist relativ leicht, Prognosen 15 Jahre später zu beurteilen und dann zu sagen, sie seien falsch. Hingegen wäre es ein gewaltiger Irrtum, diesen Doppelspurausbau jetzt sozusagen als Fehlinvestition darzustellen. Man hat ja damals gewusst, dass es keine andere, in vernünftiger Zeit realisierbare Lösung gibt als den Ausbau des Lötschbergs, wenn man die Bahnkapazität im Güterverkehr erhöhen wollte. Damals verfügten wir über 15 Millionen Tonnen – es ist darauf

hingewiesen worden –, und man hat mit dem Ausbau der Linie dann auf 24 Millionen Tonnen steigern können. Vorher waren – es ist von Herrn Biel erwähnt worden – am Gotthard 12 Millionen Tonnen und am Lötschberg 3 Millionen Tonnen, und sobald die Anlage voll in Betrieb sein wird, ist am Lötschberg eine Kapazität von ebenfalls 12 Millionen Tonnen vorhanden. Aber es trifft auch zu – Herr Luder hat darauf hingewiesen –, dass noch Kapazitäten frei sind. Nur sind wir in der Begründung nicht gleicher Meinung: Er nennt das Material und die Personalprobleme. In der Regel pflegt man dann auch noch gerade zu sagen, dass der Bahnhof Domodossola nicht in der Lage sei, höhere Kapazitäten aufzunehmen. Er kann nach einem Ausbau die Kapazitäten aufnehmen. Das Problem stellt sich bei den Zulaufstrecken zum Lötschberg; bei den Zulaufstrecken zum Lötschberg, nördlich von Bern, das sind SBB-Strecken. Und ausgerechnet der Antragsteller Luder hat ja seine Wahl nicht zuletzt diesem Problembereich zu verdanken – das muss doch mal gesagt sein, damit man die Interessenssituation auch klar festlegen kann.

Nun zu den Anträgen – das scheint mir wichtig –, die die Planungsräume verändern wollen, also die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen. Herr Schmidhalter hat mich jetzt auf den Plan gerufen. Ich war schon vorher nicht begeistert, aber jetzt führt er noch einen Strafzug gegen die Berner durch und streicht ganz souverän die Autoverladestation Heustrich in seinem Antrag! Also die Kandertaler sollen jetzt bezahlen, was er als Vorteil bekommt. Er wird sich dann vielleicht korrigieren in seinem Antrag, denn damit wäre er auch im Clinch mit Herrn Luder, denn da sind wir uns wieder einig, wir zwei: Die Autoverladestation Heustrich wollen wir nicht bestreiten. Wenn man jetzt sagt – das hat Herr Schmidhalter gesagt –, das Wallis verlange dasselbe wie die übrige Schweiz, also Uri, Tessin und Bern, und es brauche einen Ausgleich in diesem Gebiet, und wenn man diese Lösung jetzt als Kompromissvorschlag präsentiert, dann muss ich doch feststellen, dass ich persönlich glaube, dass die Kommission das Umgekehrte gemacht hat. Sie hat nämlich aufgrund der Walliser Situation die anderen Regionen der Schweiz gleichgezogen. Der Antrag Schmidhalter – Herr Schmidhalter hat das in seiner Begründung dargelegt – hat ja jetzt nicht den Raum ausgeweitet, sondern den Planungsraum verschoben, und zwar aufgrund von Planungsunterlagen oder Erkenntnissen, die er hat, die wir aber nicht haben. Ich könnte mich also mit einer Verschiebung der Planungsregion nicht einverstanden erklären.

Herr Müller-Meilen weitet aus; er will also sozusagen das Rhodnetal einschliessen. Ich habe ihm schon gesagt: Wenn er in seinem Antrag Leuk/Susten gesagt hätte, dann wäre er dem Ehrenbürgerrecht des Kantons Wallis schon ein bisschen näher; denn dann entspräche das dem Antrag Wyer der Walliser Regierung, nämlich der Maximalvariante. Herr Müller hat einfach die Addition sämtlicher noch zur Diskussion stehender Standorte vorgenommen. Das ist eine Möglichkeit, um die Option einer Weiterplanung offenzuhalten. Ob damit die Frage, die Herr Blocher aufgeworfen hat, positiv beantwortet werden muss – nämlich, dass der Antrag Biel eigentlich mit einer solchen Lösung Aufwind erhält –, das muss das Parlament entscheiden; denn in dem Punkt stimmen Herr Biel und ich überein: Die Tunnelführung und die Standortfestlegung der Portale sind ein hochpolitischer Entscheid, und unbekümmert davon, ob es sich um technische oder geologische oder volkswirtschaftliche Bedingungen handelt, haben wir die politische Verantwortung zu übernehmen.

Ich meinerseits unterstütze nach wie vor die Kommissionsmehrheit mit ihrem Antrag und bitte Sie, alle anderslautenden Anträge abzulehnen.

M. Couchepin: A plusieurs reprises, au cours de ces dernières semaines, des collègues tessinois affirmaient que la ligne du Gothard était non seulement une chance pour leur canton, mais aussi un sacrifice que fait le Tessin en faveur de l'ensemble du pays. J'ai été d'abord surpris par cette déclaration et, à la réflexion, je pense que c'est bien exact. Chacune de ces transversales est à la fois une chance pour une région et aussi l'occasion de sacrifices, parce qu'elle exige des interventions qui n'ont pas toujours que des avantages.

Une des grandes règles, c'est que tous doivent être traités de la même manière. Si la ligne du Gothard est une chance et aussi un sacrifice, la ligne du Loetschberg est aussi une chance pour mon canton mais exige des sacrifices. Il faut réduire au minimum ces sacrifices dans les deux cas. Je suis donc prêt à soutenir toutes les propositions tessinoises qui doivent permettre une meilleure intégration de cet objet important dans le paysage et dans l'environnement, et je souhaite que les mêmes critères soient appliqués aussi à la ligne du Loetschberg-Simplon. Il ne me paraît pas concevable que l'on construise cette ligne sans respecter la volonté clairement exprimée des populations concernées. Aujourd'hui, sont présents à la tribune plusieurs présidents de communes du Haut-Valais. Ils ne sont pas là simplement pour manifester une sorte de pression, mais parce que cette ligne et la décision que nous prendrons sont existentielles, comme ils me le déclaraient à midi, pour leurs communes et leurs régions.

Le Loetschberg-Simplon, comme le Gothard, est un élément essentiel du système ferroviaire du siècle prochain. Même si la rentabilité du Loetschberg est provisoirement moins bonne que celle du Gothard, ce n'est pas une raison pour fixer des critères moins rigoureux au Loetschberg qu'au Gothard en matière de protection de l'environnement. Pour qui connaît la topographie de la haute vallée du Rhône, le problème est grave. Sacrifier cet aspect pour construire plus rapidement, oublier les gens de ce pays pour permettre de gagner quelques mois est un argument faux en soi; on ne fait pas de la chirurgie de guerre quand ce n'est pas nécessaire. Cela est également faux, parce qu'en s'organisant on peut réduire considérablement la durée de la construction du Loetschberg-Simplon en attaquant les travaux en plusieurs endroits à la fois. Il est donc indispensable que toutes les solutions soient étudiées. Il n'est pas juste d'écarter d'emblée la prolongation du tunnel jusqu'à Mundbach, les arguments, je le répète, sont connus.

Cette étude – j'insiste sur ce point – doit aussi tenir compte de la possibilité, de la nécessité de construire ultérieurement un nouveau tunnel du Simplon. Toutes les études doivent être faites en tenant compte de cette extension, probablement nécessaire au début du siècle prochain. Des prévisions disent que le trafic est non seulement nord-sud, mais que l'extension de trafic la plus forte sera probablement d'est en ouest, d'où l'importance du Simplon. Le choix de la transversale et de l'arrivée du Loetschberg doit être pris compte tenu de cette nécessité; la Suisse romande y tient beaucoup.

Je soutiendrai donc logiquement toutes les propositions qui prévoient une extension du secteur d'étude à la région de Mundbach, notamment celle de M. Müller-Meilen que je remercie de l'intérêt qu'il a porté à ce problème, ainsi que celle de M. Schmidhalter dans la mesure où l'une n'est pas opposée à l'autre et où nous nous prononcerons par des choix successifs en faveur de la solution la plus favorable.

Loretan: Wenn ich jetzt im Zusammenhang mit dem Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) zum Problembereich Lötschberg-Simplon spreche, dann habe ich vorerst eine Interessenbindung bekanntzugeben: Ich bin nach wie vor Walliser Bürger, obschon mir ausgerechnet Herr Schmidhalter in den letzten elf Jahren schon mehrmals hier in diesem Saal das Bürgerrecht hat aberkennen wollen – in ganz anderen sachlichen Zusammenhängen. Heute ist er vermutlich froh, dass es mich noch gibt.

Ich habe allerdings zwei Seelen in der Brust: Die eine ist die des Bürgers, Bewohners und Vertreters des Kantons Aargau und in diesem Zusammenhang vorab des westlichen Teils dieses Kantons, nämlich des Raumes Aarburg/Oftringen/Rothrist/Murgenthal, der bereits im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» enorme Belastungen zu tragen hat und zu tragen auch bereit ist. Wir haben demgemäss wegen den Zusatzbelastungen der Neat seinerzeit im Vernehmlassungsverfahren zur Hauptvariante Lötschberg-Simplon negativ Stellung genommen, und zwar wegen der ungelösten Zufahrtsbelastungsprobleme der Strecke Basel–Olten–Bern.

«Bahn 2000» bringt insbesondere dem Raum Rothrist – in Murgenthal gelang es, einen Tunnel durchzubringen – Lärmbelastungen, speziell von Güterzügen, dann aber auch

schwere Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes, gerade auch durch Lärmschutzbauten, die immer nur die zweitbeste Lösung anstelle von Tunneln darstellen. Deshalb unsere Skepsis.

Nun, auch die Gotthard-Variante bringt für unsere Region neue Belastungen auf der Achse Basel–Olten–Zofingen–Sursee. Verschiedene Aargauer Kollegen haben gestern und heute mit dem Warnfinger auf diese ungelösten Belastungsprobleme auf den Zufahrtsstrecken in unserem Kanton hingewiesen. Ich unterstütze sie darin.

Nun ist der Lötschberg-Basistunnel offenbar – der Stimmung hier im Saal nach geurteilt – beschlossene Sache und aus gesamt eidgenössischer Sicht auch gar nicht eine so üble Sache und als Bestandteil der politisch motivierten Ogi-Doppellösung Gotthard/Lötschberg ein politisch geschickter Schachzug.

Nun zu meiner anderen Seele: Als Bürger des Kantons Wallis, einer Oberwalliser Gemeinde, und als gelegentlicher und zum Teil auch harter Kritiker dieses Kantons und seiner Behörden, wenn es um die Handhabung von Bundesgesetzen in Bereichen wie Raumplanung, Natur- und Heimatschutz sowie Umweltschutz geht, habe ich heute Verständnis für den umweltschutzpolitisch motivierten Antrag der Minderheit und teilweise auch für den Antrag von Kollege Müller-Meilen. Dies aus zwei Gründen:

1. Es sind Anliegen des Umweltschutzes, speziell auch des Menschenschutzes, die für den längeren Tunnel Richtung Mundbach sprechen. Eine weitere Belastung des schon mit Infrastrukturanlagen reichlich bestückten, dichtbesiedelten Raumes Visp – er wird zusätzlich noch eine Nationalstrasse fassen – durch die Hauptbahnverbindung, die nach Variante von Mehrheit und Bundesrat in offener Linienführung vorgesehen ist, ist unzumutbar. Mit oder ohne zusätzliche Geleise wird die Lärmbelastung – vor allem nachts durch Güterzüge – auf der heutigen Linie Raron–Brig unzumutbar, wenn wir da noch eine weitere Verbindung hineinstopfen.

Diese umweltschutzpolitisch begründeten Anliegen verdienen eidgenössische Unterstützung. Bei solchen Jahrhundertwerken, Herr Bundesrat Ogi, darf man vielleicht den Franken ausnahmsweise nur einmal und nicht zweimal umdrehen; denn Zeit ist Geld, Sie wissen das aus den mühsamen Verfahren im Zusammenhang mit «Bahn 2000», wo man schon Jahre verloren hat, um Voreinsprachen und Einsprachen zu erledigen.

2. Auch staatspolitische Überlegungen sollten uns zur Zustimmung zum Antrag Schmidhalter führen. Wir haben seinerzeit dem Wallis, speziell dem Mittel- und Oberwallis, den Rawil-Strassentunnel verweigert, nicht zuletzt auch aus Rücksicht auf das Simmental. Wollen wir nun diese recht empfindsame Minderheit erneut vergrämen?

Abschliessend: Die Walliser zeigen für einmal Kompromissbereitschaft. Sie haben ja ursprünglich viel mehr gewollt. Es wäre aber unrealistisch gewesen, wenn sie auf der Maximalvariante des Staatsrats beharrt hätten, so leid einem jetzt die Leute aus der Region Leuk tun können. Die Gemeinden der Region Visp stehen hinter dem Kompromissvorschlag, und dies ist zu honorieren. Weiter sollten wir nicht gehen, darunter aber auch nicht. Deshalb ist für mich der Antrag Müller-Meilen von der Sache her nicht so gut, höchstens als politische Auffangposition geeignet. Persönlich hat es mich gefreut, Kollege Schmidhalter, dass ich für einmal Arm in Arm mit Ihnen ein Walliser Vorhaben unterstützen konnte. Ich werde der Minderheit zustimmen.

Mme Paccolat: L'article 4 réduit le débat à une réalité régionale, ce qui est inévitable par la portée même de cette disposition. Je voudrais toutefois relever que le débat dans son ensemble a orienté la politique des transports et de l'environnement dans le contexte européen pour les années 2000 et c'est ainsi que je conçois le projet transit alpin, en souhaitant que le principe de proportionnalité reste bien présent dans nos décisions.

Le Loetschberg-Simplon a reçu le label de la complémentarité au St-Gothard. Cette reconnaissance par le Conseil fédéral a été appréciée par les Valaisans et la Suisse occidentale. Le tunnel de base du Loetschberg se profile avec des atouts sûrs

dans l'intérêt général du pays, Monsieur Biel, c'est-à-dire une réalisation rapide et un coût supportable. Au stade actuel de maturité du projet, ces atouts sont garantis, pour autant que le portail sud soit accepté par la population concernée et c'est à ce niveau que se situe l'enjeu déterminant du périmètre à définir dans cet article.

Monsieur le Conseiller fédéral, cher collègues, vous connaissez suffisamment bien, pour ne pas dire très bien, la réalité géographique et sociologique de notre canton. Vous êtes aussi conscients combien la décision de la population est importante pour un projet d'une telle envergure, et qui engage l'avenir d'une région et d'un pays. Pour des raisons de densité d'occupation du sol et de protection d'un environnement déjà fortement sollicité – vous l'avez constaté, la lecture de cette carte, qui vous a été remise par le Gouvernement valaisan est suffisamment explicite – le projet de la majorité pour un tunnel débouchant dans le périmètre restreint de Rarogne, Gampel et Steg n'est pas compatible pour la population de cette région. Dans ces conditions, la variante de la minorité de M. Schmidhalter est la meilleure solution, par le fait qu'elle réunit un large consensus, autour du périmètre Mundbach plus proche de Brigue.

Ce consensus réunit plus de vingt communes concernées du Haut-Valais, le Gouvernement et le Parlement valaisans, Transalp 2005 et la Suisse occidentale. Cette variante finale – je dis bien finale, car d'autres variantes ont été étudiées – est la solution de l'acceptation mûrie, concertée et durable. Elle prend d'autant plus de valeur dans la démarche d'ensemble du projet de transit alpin qui a démontré – je tiens à le souligner – une démarche de recherche permanente de consensus, tant de la part du Conseil fédéral que de la commission du Conseil national, ce qui est fort appréciable. Si la variante de la minorité est la solution de large acceptation, elle est aussi perçue comme la solution de compensation. Le feu Rawil est dans la mémoire collective du Valais, comme l'est la bataille de la Planta de 1475. Si la Confédération a économisé 1,8 milliard, le Valais est dans l'attente légitime depuis 1960, date où le Rawyl fut inséré dans le réseau des routes nationales. Je comprends d'autant mieux les sentiments de la Suisse orientale et des Grisons qui, aujourd'hui, se sentent un peu parents pauvres de la transversale nord-sud. Les variantes de la majorité et de la minorité prévoient toutes deux, à juste titre, un raccordement ouest pour le transbordement des voitures accompagnées, de manière à dégager une ouverture attrayante sur le Valais central. Finalement, la variante de la minorité est conçue de manière à respecter le calendrier de réalisation des travaux et le coût global de l'ordre de 4 milliards, selon les estimations des études préliminaires possibles au stade actuel.

En conclusion, le Valais et Berne apportent leur contribution au nouvel axe ferroviaire de transport international des années 2000 en assurant les fonctions dévolues au Loetschberg-Simplon et je vous invite à soutenir la proposition de minorité Schmidhalter qui est la solution de compromis acceptable.

Mauch Rolf: Meinen Ausführungen in der heutigen Eintretensdebatte zum konzeptionellen Fehlentscheid von unabsehbaren europäischen Dimensionen, den wir zu treffen im Begriffe sind, möchte ich einige Gründe am vorliegenden Objekt von Artikel 4 anfügen. Dazu zwingen mich die Gefahr riesiger Fehlinvestitionen, die Europauntauglichkeit des vorgeschlagenen Sammelsuriums von bunt zusammengewürfelten Bahnwünschen regionaler Ordnung und die in Domänen abgeglittene Diskussion, die mit einer Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale nicht mehr das Geringste zu tun haben und den Blick für das, was unsere Aufgabe wäre, völlig verdunkeln. Dass wirtschaftliche Aspekte noch praktisch überhaupt nicht vorgebracht wurden und zum Tragen gekommen sind, sei nur am Rande vermerkt. Wir entscheiden ja politisch-emotional. Sie können mich als Utopisten bezeichnen, wenn ich mich dafür einsetze, dass unser Land in dieser Sache eine Lösung trifft, die den strengen Anforderungen, der strengen Prüfung des künftigen Europas entspricht. Wenn wir aber nicht mehr in der Lage sind, die Hochleistungslinien aus dem Norden und

aus dem Süden Europas zwischen unseren Grenzen adäquat und durch Stücke von gleicher Leistungsfähigkeit miteinander zu verbinden, dann steht es wahrlich nicht mehr gut um unseren Kleinstaat im Herzen Europas und im Zentrum der Alpen! Und dann ist dieser Utopismus bitterer Realismus. Als um so wichtiger erachte ich es, dass die sachliche Notwendigkeit neben den emotional-politischen Wünschen und Begehren auch in diesem Saal nachdrücklich unterstrichen wird. Wir könnten im Verlaufe des europäischen Integrationsprozesses nämlich noch dazu gezwungen werden, das anzupacken und zu realisieren, was die Sachlage gebietet.

So halte ich ausdrücklich daran fest, dass das uns hier vorgeschlagene «Bahn-Wunschkonzert» die sonst immer beschworene Europatauglichkeit überhaupt nicht aufweist, ja offensichtlich gar nicht anstrebt. Erinnerungen an das Drama des Nationalstrassenbaues drängen sich auf. Die rasch ausgearbeiteten Pläne sind zu wenig durchdacht und widerspiegeln zudem den für solche Dimensionen notorischen schweizerischen Kantönligeist schlimmster Sorte, verbrämt als falsch verstandener Föderalismus und regionaler Opportunismus. Die klar gestellte europäische Aufgabe soll mit halbhatzigen, nicht adäquaten Mitteln gelöst werden, anstatt mit einer konsequenten, ganzen Sache. «Gleichzeitiger, aber halbhatziger, nicht optimaler Ausbau von Gotthard und Lötschberg» heisst das untaugliche Rezept, womit gleichzeitig ein Engpass Olten-Bern vorprogrammiert wird, indem die Ost-West- und die Nord-Süd-Hauptachsen unseres Landes und die Nord-Süd-Achsen des Kontinentes auf der gleichen Strecke gebaut werden. Der Konflikt ist unausweichlich, ganz nach dem Vorbild der Nationalstrassen.

Wir benötigen jetzt eine staatspolitische Haltung und nicht regionalen Gefälligkeitsföderalismus. Das Güterbeförderungssystem der Zukunft liegt nach Auffassung der Fachleute aus der Praxis im Wechselaufbau und nicht in der rollenden Strasse. Damit ist folgendes gesagt: Mit dem vorgezogenen Ausbau des Lötschbergs wird eine falsche Politik verfolgt, weil er für das, als was er gedacht und hier ausgegeben wird, zu spät kommen und nicht mehr brauchbar sein wird. Diese Mittel fehlen dann aber beim Hauptstrang, dem Gotthard: Die Investitionen in die rollende Strasse sind daher als riesige Fehlinvestitionen am Markt vorbei zu bezeichnen, weil es diesen dann gar nicht mehr gibt und die logistischen Strukturen in eine andere Richtung gehen, nämlich zum Behälter.

Wir brauchen eine durchgehende Hochleistungs-Flachbahn für hohe Geschwindigkeiten und schwere Lasten von Basel nach Norditalien mit den nötigen binnenschweizerischen Anschlüssen: d. h. «Vernetzung».

Zum Schluss: Statt eine epochale Fehlleistung mit der Verzettlung riesiger Mittel zu beschliessen, soll erkannt werden, dass die Zukunft der zu lösenden Aufgabe von echt europäischer Grösse und Verpflichtung nur am Gotthard liegen kann; dass somit Schwergewicht und Priorität auf den Gotthard zu legen und zu konzentrieren sind. Alles andere wäre eine unstatthafte Verschleuderung riesiger Mittel, die ihren Zweck nicht erfüllen könnten. Auf jeden Fall darf kein Geld in den Lötschberg gesteckt werden, ohne zu gleicher Zeit den Gotthard gezielt und vorzeitig voranzutreiben. Bei Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage könnte es sonst dabei sein Bewenden haben und der Gotthard ungebaut bleiben.

Der Antrag Biel zeigt den Weg. Ich bitte Sie um Zustimmung.

M. Béguelin: A propos de la justification de la nécessité du Loetschberg je remercie les Zurichois Müller-Meilen et Blocher d'avoir très posément et objectivement répondu au Zurichois Biel, je n'ai ainsi pas besoin de revenir sur cette justification.

Maintenant, je m'exprime au nom des quatre signataires socialistes de la proposition de minorité Schmidhalter. Sur la base du débat que nous vivons depuis hier et de diverses réactions, il me paraît hautement souhaitable, pour le bien du tunnel de base du Loetschberg, de soutenir la proposition de M. Müller-Meiler. Sa proposition est la meilleure à mon sens, elle offre, en effet, une plus grande souplesse aux ingénieurs pour déterminer la solution la plus compatible avec la région. De plus, avec l'article 2bis que nous venons d'accepter, le

canton à toutes les possibilités de sauvegarder les intérêts de la population locale. Je rappelle que l'acceptation par la région est la meilleure garantie de délais de construction rapides.

Je vous invite donc à soutenir la proposition Müller-Meilen.

Ruf: Ich bitte Sie, dem Antrag Luder oder allenfalls der Minderheit Biel zuzustimmen. Weshalb soll, mindestens vorderhand, auf den Bau einer Lötschberg-Basislinie verzichtet werden? Ganz einfach, weil das Bedürfnis keineswegs ausgewiesen ist und der Doppelspurausbau des alten Tunnels bereits eine erhebliche, für längere Zeit absolut genügende Mehrkapazität für den Gütertransitverkehr schafft.

Bis zum Jahr 2020 wird gemäss Neat-Botschaft mit einem alpenquerenden Güterverkehr von durchschnittlich 136 Millionen Tonnen jährlich auf Schiene und Strasse gerechnet. Dies bedeutet gegenüber 1988 eine Verdoppelung. Von den damals 68 Millionen Tonnen betrug der Anteil des schweizerischen Schienennetzes 12 Millionen Tonnen oder 18 Prozent. Eine Verdoppelung ergäbe also 24 Millionen Tonnen. Nach der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» und des Doppelspurausbau des Lötschbergs werden auf den beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg Kapazitäten für den Güterverkehr von 30 Millionen Tonnen pro Jahr zur Verfügung stehen, dies notabene ohne Neat.

Diese Kapazitäten würden also ausreichen, um eine Zunahme von 150 Prozent gegenüber dem 1988 auf der Schiene transportierten Gütertransitvolumen zu bewältigen. Eine nochmalige Erhöhung dieser Kapazitäten durch die beiden Neat-Tunnelbauten auf 69 Millionen Tonnen pro Jahr ist mehr als eine Verdoppelung, also völlig überdimensioniert. Das Bedürfnis nach gleich zwei neuen Transittunnels ist somit keineswegs ausgewiesen!

Die Prognosen der Neat-Botschaft beruhen ohnehin auf der äusserst fragwürdigen Theorie des kürzesten Weges. Eine Politik des Transits um jeden Preis, wie sie der Bundesrat offenbar betreiben will, ist aus ökologischer Sicht unhaltbar! Wenn möglichst viele Transitgütertonnen Frankreich oder Oesterreich durchqueren, so ergibt sich eine entsprechend bessere Verteilung der Umweltbelastung auf alle Alpenländer, statt eine Konzentration auf die Schweiz.

Mit anderen Worten: Der Bau eines Gotthard-Basistunnels als der kürzesten Strecke zwischen Nord und Süd schafft – zusammen mit dem Konzept «Bahn 2000» und dem Ausbau des Lötschbergs auf zwei Spuren – Kapazitäten für total 62 Millionen Transitgütertonnen jährlich: 1988 durchquerten 12 Millionen Tonnen die Schweiz auf der Schiene; die Reserven reichen also für mehr als das Fünffache und sind damit absolut genügend.

Wenn wir nicht wollen, dass die Ende Jahr fertiggestellte Lötschberg-Doppelspur zu einer Fehlinvestition von 800 Millionen Franken wird, müssen wir auf einen Lötschberg-Basistunnel verzichten. Ich bin überzeugt, Herr Bundesrat Ogi, dass die Kandertaler nicht unglücklich sind, wenn sie nicht noch einen weiteren Verkehrsträger mit den entsprechenden grossen Immissionen verkraften müssen.

Die wünschbare und nötige Entlastung des Kandertals vom Strassenverkehr soll gemäss Antrag Luder durch die Verlegung des Autoverlads von Kandersteg in den Raum Heustrich erfolgen.

Den Begehren des Wallis nach einer Aufwertung der Simplonlinie und einer verbesserten Verbindung zum französischen TGV-Netz kann problemlos ohne neuen Lötschberg-tunnel, und dies erst noch schneller, entsprochen werden.

In finanzpolitischer Hinsicht schliesslich können über vier Milliarden Franken eingespart werden, wodurch sich auch die erhebliche Problematik der Finanzierung der Neat wesentlich entschärfen würde. Ueberdies würde der Bausektor nicht in unverhältnismässiger Weise aufgebläht, wie dies bei gleichzeitigem Bau von Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel der Fall wäre.

Zum letzten Punkt – dies scheint mir nicht unwesentlich zu sein –: Nach der Realisierung der Gotthardvariante wird die Bereitschaft des Auslandes bekannt sein, das schweizerische

Transitkonzept tatkräftig zu unterstützen und die schweizerischen Anstrengungen entsprechend zu würdigen. Ich bitte Sie also, auf den Bau dieses unnötigen Lötschberg-Basistunnels zu verzichten.

Vollmer: Ich möchte mich im Zusammenhang mit der Lötschbergachse zur Frage der Autoverladestation und des Rawil-Ersatzes äussern.

Erlauben Sie mir aber doch vorher noch eine grundsätzliche Bemerkung: Es wurde hier von verschiedenen Rednern grundsätzlich den regionalen Wünschen und Anliegen die Berechtigung abgesprochen. Ich meine, dass der Kanton Bern zu dieser Lötschbergachse steht, dies in Würdigung auch der gesamtschweizerischen verkehrspolitischen Situation. Diese gesamtschweizerische verkehrspolitische Situation jedoch muss natürlich auch auf die regionalen Gegebenheiten Rücksicht nehmen. Wenn man das gegeneinander ausspielt, dann – meine ich – machen wir unsere Politik in diesem Lande untragfähig. Es ist immerhin ein Projekt, das mit grösster Wahrscheinlichkeit auch an der Urne entschieden werden muss. Ich möchte mich vor allem noch zur Frage der flankierenden Massnahmen zu dieser Lötschbergachse äussern: Was im Wallis jetzt vor sich geht, scheint mir ein guter Kompromiss zu sein, indem man die Definition des Raumes bis nach Mundbach ausweitet. Wenn die Walliser damit zufrieden sind, dann ist die Sache ja in Ordnung. Ich möchte für die Nordseite des Lötschbergtunnels aber mit Nachdruck betont haben, dass, wenn wir den Raum als Frutigen/Heustrich definieren, damit nicht gemeint sein kann, der Bundesrat habe jetzt eine Beruhigungsspielle für das Kandertal. Vielmehr bringen wir damit ganz klar einen politischen Willen zum Ausdruck, nämlich, dass diese Linie, wenn immer möglich, zumindest mit einem Flakentunnel von Heustrich her konzipiert werden soll. Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass wir dies festhalten. Das war auch die Bedingung, weshalb der Kanton Bern diesem Projekt zugestimmt hat, dies im Wissen, dass er damit ganz wesentlich auch negative Folgen dieser Transitachsen tragen muss. Ich möchte mich jetzt aber noch konkret äussern und dann auch eine konkrete Frage zur Autoverladestation an den Bundesrat stellen. Es ist mit Recht im Beschluss festgehalten, dass eine Autoverladestation in Heustrich konzipiert werden soll. In der Botschaft steht dazu jedoch lediglich, dass damit eine Kapazität der verladenen Fahrzeuge von 700 pro Richtung und Stunde möglich wird. Ich meine, dass diese technische Kapazitätsangabe nicht ganz genügt. Mit Heustrich haben wir ja dann zwei Verladestationen im Norden. Wir haben noch eine in Kandersteg, die wir vor kurzem ausgebaut haben und die ebenfalls eine recht grosse Kapazität aufweist. Die Gefahr besteht, dass die BLS, wenn auch Heustrich gebaut wird, aus betriebswirtschaftlichen Gründen – weil sie ein Interesse daran hat, möglichst viele Fahrzeuge zu befördern – in Spitzenzeiten dazu übergehen könnte, mehr als diese 700 Fahrzeuge pro Richtung und Stunde zu transportieren.

Was würde das bedeuten? Das würde bedeuten, dass die Zufahrtskapazitäten der Strasse, nämlich der Autobahnzubringer zu diesen Autoverladestationen Bern–Thun–Spiez, vollständig überlastet sein werden und dass wir damit zusätzlich einen Druck auf den Ausbau von Autobahnen haben. Wohl niemand in diesem Saal hat bisher davon gesprochen, dass er mit der Realisierung des Neat-Projektes noch einen zusätzlichen Druck auf den Bau neuer Strassen auslösen wolle. Ich bitte deshalb den Bundesrat – wir sind uns ja von Bundesrat Ogi in der Regel klare und deutliche Antworten gewöhnt –, dass er hier unmissverständlich festhält – und auch den politischen Willen zum Ausdruck bringt –, dass mit dem Bau einer neuen Autoverladestation die Kapazität auf 700 Fahrzeuge je Richtung und Stunde beschränkt bleiben soll, auch wenn es technisch möglich wäre, mehr zu transportieren. Wir wollen keine Auto-Bahn mit Verladestationen, die neue, effektive Autobahnen auslöst.

Ich bitte Bundesrat Ogi, unmissverständlich zu sagen, dass es keine Kapazitätsüberschreitungen in bezug auf die Autoverladestationen im Kandertal, sei das in Heustrich oder in Kandersteg, geben darf.

Loeb: Mit Kollege Mauch bin ich der Ansicht, dass dem Containerverkehr die Zukunft gehört. Aber eben, gerade der Containerverkehr wird eine enorme Bahnverkehrszunahme bringen. Wir müssen rasch – und dies bietet einzig der Lötschberg – Kapazitäten auch und gerade für den Containerverkehr zur Verfügung stellen. Der Ausbau des Lötschbergs ist also nötig. Der Vorschlag Müller-Meilen lässt in meinen Augen die Planung der optimalsten Variante zu; er ist flexibler als der Antrag Schmidhalter. Er schlägt zudem keine Türen definitiv zu. Ich habe mit Genugtuung festgestellt, dass der Planungsrahmen von der Kommission am Gotthard, aber auch am Lötschberg-Nord erweitert wurde, um die nötige Flexibilität in der Planung zu erreichen. Dasselbe sollten wir auch auf der Lötschberg-Südseite tun. Ich bitte Sie deshalb, den flexiblen Antrag des Kollegen Müller-Meilen zu unterstützen.

Kühne: Nach den Vorrednerinnen und Vorrednern muss ich mich als Nicht-Berner und als Nicht-Walliser entschuldigen, mich hier zu Worte zu melden. Aber ich habe Ihnen die Meinung der CVP-Fraktion bekanntzugeben.

Wir haben starkmehrheitlich – im Verhältnis von 30 zu 7 Stimmen – entschieden, den Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) zu unterstützen. Der Vorschlag der Mehrheit hat den Nachteil, dass die Strecke zwingend westlich von Visp ins Rhonetal einmündet und damit den Verkehr durch den engen und heiklen Raum Visp hindurchführt. Es bringt wenig, wenn wir sagen, wir könnten in einem späteren Zeitpunkt allenfalls eine Umfahrung von Visp bauen. Wir erreichen gleich nach der Eröffnung des Lötschbergtunnels die Spitzenkapazität. Denn dannzumal wird ja die Gotthard-Lösung noch nicht zur Verfügung stehen. Wenn wir also Hand bieten zu einer anwohner- und umweltfreundlicheren Lösung mit einem Planungsraum bis in den Raum Mundbach, so heisst das nicht, dass dieser unbedingt bis ins Zentrum von Mundbach ausgeschöpft werden muss. Es kann also – um im Kommissionsjargon zu reden – auch Mundbach-West sein.

Der Antrag von Herrn Müller stand uns noch nicht zur Verfügung. Aber wenn ich den Antrag analysiere, muss ich sagen, dass er noch mehr Flexibilität bringt, und zwar soviel, dass es theoretisch möglich wäre, das Ypsilon nach beiden Seiten zu verlängern. Das wäre die maximale Ausnützung der Variante Müller. Aber immerhin bringt der Antrag Müller auch die Möglichkeit zu einer sehr guten Lösung. In Konsequenz unserer Abstimmung ziehen wir den Antrag Müller dem Antrag der Mehrheit vor, betrachten aber den Antrag der Minderheit I als beste Lösung.

Zur Minderheit II: Herr Biel, Sie wissen sehr genau – Sie haben es nur nicht gesagt –, dass die Streichung des Lötschbergtunnels nicht gleichbedeutend ist mit der Einsparung der dafür eingesetzten 4 Milliarden Franken. Wenn wir das Lötschbergprojekt nicht ausführen, müssen wir viel früher die Zufahrtsstrecken zum Gotthard ausbauen und dort die entsprechenden Mittel einsetzen. Am wenigsten glücklich über Ihren Antrag werden die Anwohner in den Kantonen Aargau, Zug, Luzern, Schwyz, Uri und Tessin sein. Sie kanalisieren den ganzen Verkehr auf diesen schmalen Korridor mit den entsprechenden Konsequenzen für die Betriebssicherheit, für die Anwohner und für die Umwelt in diesen Regionen. Den Antrag der Minderheit II lehnen wir ab!

Bonny: Ich muss gestehen, dass ich nach der Lötschbergdebatte in der nationalrätlichen Kommission ein gutes Gefühl hatte. Heute, am Ende der Lötschbergdebatte im Plenum, habe ich ein etwas weniger gutes Gefühl. Es wäre jetzt ein leichtes, sarkastisch all jene widersprüchlichen Anträge und Motivationen einander gegenüberzustellen, die von der Kommissionsmehrheit abweichen.

Zu den grundsätzlichen Lötschberggegnern möchte ich noch folgendes sagen, zuerst einmal an die Adresse von Kollege Ruf: Er hat gesagt, dass die Bevölkerung im Kandertal diese Lötschbergroute nicht will. Ich darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich noch in den letzten Tagen zusammen mit Kollege Fritz Hari mit diesen Leuten gesprochen habe, und zwar mit sehr kritischen Leuten. Es stimmt nun einmal nicht, dass

die Bevölkerung grundsätzlich diese Linienführung ablehnt. Sie haben gewisse Vorstellungen, und sie haben heute die Überzeugung, dass durch den Vorschlag der Kommissionsmehrheit ihren Vorstellungen recht weitgehend entgegengekommen werden kann.

Ich bitte auch zu bedenken, was der Lötschberg eigentlich bedeutet. Das Entscheidende beim Lötschberg ist der Zeitfaktor. Wir müssen einfach sehen, wenn wir den Neat-Basistunnel am Lötschberg nicht haben werden, sind wir erst im Jahre 2015 bereit. Mit dem Lötschbergprojekt dagegen darf angenommen werden, dass in der Zeitspanne von 2002 bis 2005, also dreizehn bis zehn Jahre vorher, etwas steht. Das scheint mir ein ganz entscheidender Punkt auch gegenüber der EG zu sein.

Nun die Frage der Gleichwertigkeit: Ich möchte daran erinnern, dass auch von Berner Seite her grosse Konzessionen gemacht wurden: Wir haben ursprünglich die Vorstellung eines Langtunnels bis nach Spiez gehabt. Wir mussten auf diesen Punkt verzichten. Und heute stehen für die Nordseite Mehrkosten von 250 bis 300 Millionen im Raum. Jetzt haben wir aber in der Kommission eine Reserve von 750 Millionen für den Lötschberg geschaffen. Das heisst also, dass auf der Walliserseite zusätzlich 450 bis 500 Millionen investiert werden sollen. Mit anderen Worten: Wir haben in der Kommission den Wallisern mehr zugesprochen als den Bernern. Dazu kommt der Zeitfaktor: Es ist eben nicht zu verkennen, dass die Lösungen der Minderheit Schmidhalter und von Herrn Müller ein bis zwei Jahre mehr Zeit brauchen. Das sind Jahre, die ins Gewicht fallen, verkehrspolitisch und finanziell.

Zum Antrag von Kollege Müller: Ich arbeite sehr gut mit Freund Kurt Müller zusammen, aber hier sind wir einmal nicht gleicher Meinung. Es wurde jetzt immer die Souplesse dieses Antrages gerühmt, er ist in der Tat souple, so souple nämlich, dass man schliesslich Mühe hat, die Konturen zu erkennen. Wir müssen doch ehrlich sein: Wenn im Antrag Müller Mundbach erwähnt wird – und insofern scheint mir der Antrag von Kollege Schmidhalter wenigstens klarer zu sein –, aber auch durch das Ausdehnen eines Raumes von Steg/Gampel bis nach Mundbach – das ist eine Länge von 20 Kilometern –, wird unweigerlich die Erwartung geweckt, dass nur Mundbach in Frage kommt. Diese Erwartungshaltung kostet zusätzlich etwa 300 bis 400 Millionen. Hier glaube ich, haben wir mit der Kommissionsmehrheit einen guten Kompromiss gefunden. In der freisinnigen Fraktion lag der Antrag Müller nicht vor. Ich möchte hier sagen, dass ich persönlich gegen diesen stimmen werde. Wir haben dagegen den Antrag von Herrn Schmidhalter mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Ich möchte Ihnen im Sinne des Sprichwortes «Das Bessere ist des Guten Feind» empfehlen: Stimmen Sie also der Mehrheit der Kommission zu!

M. Friderici: Dans le débat d'entrée en matière le groupe libéral a dit combien il était difficile de prendre une décision sur des idées, sur des avant-projets. Nous sommes ici typiquement dans le cas où il n'est pas possible de trancher équitablement entre une solution et une autre. Nous pensons que le projet du Conseil fédéral bloque trop la situation et que le canton du Valais risque d'être prétérité. D'un autre côté, la solution de M. Schmidhalter bloque dans l'autre direction. Dans ces conditions, nous pensons qu'il faut se rapprocher de la solution proposée par M. Müller-Meilen et laisser plus de souplesse. Encore une fois, si nous avons voté sur des projets définitifs, nous aurions pu prendre une décision extrêmement claire.

Hari: Kollege Ruf hat unter anderem gesagt, dass wenn der Lötschberg abgelehnt würde, die Leute in unserem Kantonal auch glücklicher wären. Immerhin darf ich dazu bemerken, dass der Verkehrs-Club der Schweiz, die Planungsregion Kanton, die Planungsregion Thun wie auch der 2500 Mitglieder zählende Verein «Pro Frutigland» den Entscheid der Nationalratskommission in Artikel 4 Absatz 1 begrüssen.

Ich möchte Herrn Ruf sagen, dass wir Politiker im Oberland schon noch selber imstande sind, für das Glück unserer Bürger zu schauen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Après ce long débat, il me serait agréable de pouvoir retenir votre attention afin de vous exposer les raisons qui ont motivé l'opinion de la majorité de la commission.

Il est important de connaître le concept de l'article 4 selon les décisions de la commission.

Alinéa 1. La ligne de base du Loetschberg nous a en effet valu, elle aussi, des discussions homériques au sein de la commission. Les motifs d'un second axe à travers les Alpes par le Loetschberg-Simplon ont été discutés dans le cadre de l'entrée en matière. Pour la ligne de base du Loetschberg, nous n'avons pas réussi à faire une nette distinction entre la nouvelle ligne et le nouveau tunnel de base, comme c'est le cas pour le Gothard. Quant au portail nord, nous avons substitué la région de Frutigen/Heustrich à celle de Frütigen. Le projet du Conseil fédéral prévoit déjà pour Frutigen la possibilité d'un avant-tunnel entre Kandergrund et Frutigen long d'environ 4 kilomètres. Le projet laisse ouverte la question d'un tunnel de base déjà à partir de Frutigen, c'est-à-dire depuis la fameuse Tellenburg. Par contre, la commission a voulu inclure la possibilité de planifier la variante d'un nouveau tunnel sous le Niesen entre Frutigen et Heustrich. Il s'agit là de nouveau d'un «Projetierungsspielraum», d'une marge de planification du projet qui ne préjuge pas la réalisation dans l'immédiat; toutefois la ligne de base peut aller jusqu'à Heustrich. Un tunnel sous le Niesen peut ainsi être planifié sur une longueur d'environ 7 kilomètres. Mais c'est l'avenir, c'est l'évolution du trafic qui déterminera si ce tunnel devra être réalisé à partir de Heustrich ou si l'on peut utiliser la ligne existante.

La commission constate que selon la plateforme d'exploitation il faut compter, à partir de Heustrich et en direction de Frutigen-Lötschberg avec plus de 300 trains dont 104 trains internationaux de marchandises, 30 trains internationaux de voyageurs, auxquels s'ajoutent les 132 trains-autos. Le coût de la réalisation éventuelle de ce tunnel est évalué à environ 400 millions, montant qui est contenu dans l'annexe de l'arrêté C.

Pour toutes ces raisons, la commission a voté dans le cadre d'une reconsidération de l'ensemble de cet article, par 23 voix en faveur de la région Frutigen-Heustrich, et par 5 voix seulement pour la région de Frutigen. Voilà en ce qui concerne le portail nord.

Quant au portail sud du tunnel du Loetschberg, le projet du Conseil fédéral prévoit une sortie entre Gampel-Steg et Rarogne, respectivement à Gampel-Steg, ce qui permet de limiter la longueur du tunnel de base à environ 29 kilomètres et les coûts à environ 2 milliards. La commission a pu prendre note d'un projet modifié dans le sens que la sortie du tunnel peut également être réalisée à l'est de Rarogne, avec une branche vers l'ouest pour le raccordement en direction et en provenance du centre du Valais. Ce serait la réalisation de l'alinéa 4 dont je parlerai plus tard. En même temps, pour le transbordement des véhicules routiers, une deuxième branche vers l'est permettrait d'aboutir directement sur la ligne de chemin de fer conduisant vers Brigue et le Simplon. Il s'agit là d'une simple preuve de faisabilité et non pas d'une décision formelle.

Là également, la commission a estimé que la marge de planification du projet pouvait être élargie, ce qui permettrait de rallonger le tunnel de base d'environ 5 kilomètres, portant ainsi sa longueur de 29 à 34 kilomètres et le coût de 2 à 2,4 milliards environ, les coûts supplémentaires étant, je vous le rappelle de 400 millions en moyenne. Si nous additionnons les deux prolongements au sud et au nord et si l'élargissement possible est décidé par la commission, la ligne de base du Lötschberg risque d'avoir non plus 29 kilomètres comme le prévoit le Conseil fédéral mais 34, plus éventuellement un tunnel du Niesen de 7 kilomètres. Les coûts dépasseraient par conséquent les 2 milliards prévus par le projet du Conseil fédéral de près de 800 millions. Voilà le concept de l'alinéa 1er de la commission.

Alinéa 2. Notre commission unanime a ajouté un alinéa 2 qui exige que le tunnel de base du Loetschberg soit conçu, comme à Bellinzona-Luino, de façon à permettre, le moment venu et le cas échéant, un raccordement direct au tunnel du Simplon. C'est une des raisons du déplacement du tunnel

vers l'est, avec la variante de la sortie à l'est de Rarogne, déplacement qui raccourcirait le raccordement direct du tunnel du Simplon dans la région de Brigue ou ailleurs. Cette solution de Rarogne permet aussi de construire plus tard une autre variante de raccordement au Simplon, soit par le nord soit par le sud de Viège. Ainsi, pour l'avenir, avec le concept de la commission, toutes les solutions sont possibles.

Alinéa 3. Nous avons tenu à mettre en évidence, avec un alinéa 3 particulier, l'un des buts importants d'un nouveau tunnel de base du Loetschberg, soit le transport de voitures par le train entre Heustrich et la vallée du Rhône. Sans affirmer qu'il s'agit d'un remplacement du tunnel routier du Rawyl, ce chargement de véhicules routiers permet d'améliorer considérablement la liaison directe entre le Valais et le nord des Alpes. Je rappelle que nous comptons avec 132 trains-autos par jour et que ces trains ne chargeront en rien le réseau CFF dans la vallée du Rhône. En ce qui concerne d'ailleurs la question soulevée par M. Volmer, la commission a repoussé par 19 voix contre 8 la limitation de 700 voitures à l'heure.

J'en reviens à la proposition de minorité I de M. Schmidhalter et je précise en son nom qu'il faut intégrer dans sa proposition non seulement l'alinéa 1er, nouvelle formule, et l'alinéa 2 mais aussi l'alinéa 3 concernant le transbordement de voitures. Par conséquent, la proposition Schmidhalter contient les alinéas 1 et 2 que vous connaissez et l'alinéa 3 concernant le transbordement de voitures.

A ce sujet, vous êtes certainement au courant des revendications du gouvernement du Valais qui exigeait, après d'autres propositions plus importantes encore, que la sortie du tunnel de base se fasse, pour le transbordement des véhicules routiers et de la liaison directe avec le Valais central, à l'est de Rarogne et, pour le raccordement avec le Simplon, dans la région de Mundbach, à environ 3 kilomètres de Brigue. Le gouvernement valaisan veut éviter à tout prix, pour des raisons de protection de l'environnement, que le trafic du nouveau tunnel de base du Loetschberg longe la vallée du Rhône, respectivement qu'il traverse le village de Viège.

La commission a longuement discuté à ce sujet. Elle a tenu compte d'une partie des revendications valaisannes en élargissant la marge de planification du projet jusqu'à l'est de Rarogne, en permettant de prolonger éventuellement le tunnel de base de 5 kilomètres, augmentant ainsi les coûts de 400 millions environ. C'est contenu dans l'alinéa 1.

La commission a rejeté par 16 voix contre 12 la solution d'une branche de tunnel allant jusqu'à Mundbach. Les raisons en sont les suivantes: la variante d'un tunnel court serait abandonnée en faveur d'un tunnel long avec toutes ses implications. Ensuite, le tunnel de base du Loetschberg se rallongerait, par rapport à la version du Conseil fédéral, de 10 km et, par rapport à celle de la commission, de 5 km. Il atteindrait donc non plus 29 km mais 39 km environ. Les coûts supplémentaires par rapport à Gampel Steg sont évalués à 800 millions de francs, ce qui amènerait le coût du Loetschberg de 2 à 2,8 milliards de francs, toujours par rapport à la version du Conseil fédéral. La durée de construction du Loetschberg se prolongerait de une à deux années, ce qui lui enlève au moins partiellement l'intérêt spécifique de la courte durée de construction.

Il faut aussi comparer – j'ai fait des révélations intéressantes à ce sujet – l'impact du trafic sur l'environnement si l'on veut apprécier objectivement l'opposition au passage du transit alpin à travers Viège. La plate-forme dont j'ai parlé à plusieurs reprises nous indique que les 132 trains portant les véhicules routiers ne surchargent en rien le trajet en cause qui traverserait Viège. Le tunnel du Loetschberg de montagne existant qui vient d'être muni d'une deuxième voie par des investissements de 800 millions de francs environ passe directement à Brigue, sans encombrer la vallée du Rhône entre Viège et Brigue. Il existe donc déjà maintenant un tunnel, respectivement une ligne allant directement de Berne à Brigue.

Ensuite, la ligne entre Rarogne et Brigue, passant par Viège, a une capacité – retez bien ce chiffre – de 252 trains au maximum. A Biasca, il y en a aujourd'hui déjà 230, sans le Gothard. A titre de comparaison entre l'impact de bruit du trafic routier par rapport à la ligne qui est en cause entre Viège

et Brigue, il y aura à Arth-Goldau 444 trains, à Bellinzzone 388, à Brigue 318, à Frutigen 304, à Lenzburg, dans le canton d'Argovie, 483 et – écoutez bien – à Rothrist on en attend 580. Nous croyons donc que les exigences du gouvernement valaisan et de la minorité Schmidhalter sont par trop fixées par la crainte d'un trafic soit disant insupportable entre Rarogne et Brigue alors qu'à d'autres endroits plus ou moins comparables, le trafic ferroviaire serait beaucoup plus important que dans la vallée du Rhône.

Il s'agit aussi d'une question d'équité. Je parle vraiment en tant que président ayant étudié le dossier: refuser aux Grisons le cent pour cent de leurs revendications, refuser pour l'instant à la Suisse orientale le Hjrzel, refuser au canton d'Uri une partie de ses revendications, tout comme au canton du Tessin, et accorder toutes les exigences au canton du Valais, n'est à mon avis pas équitable en tenant compte de l'ensemble du projet. Nous risquons d'ailleurs sérieusement de charger le bateau pour finalement le couler. Personnellement et pour terminer ce sujet, je constate que la pression exercée sur les membres de la commission et notamment sur son président était excessive et inadmissible.

En ce qui concerne la proposition de M. Müller-Meilen, elle contient pratiquement celle de M. Schmidhalter, puisqu'elle ouvre une marge de planification de 20 km entre Gampel Steg et Mundbach, comme vous pouvez le vérifier sur la carte. Cette marge n'est pas réaliste, notamment parce que – c'est peut-être une raison par trop formelle que j'exprime en ce moment – la loi sur les chemins de fer exige que l'on désigne avec précision le début et la fin d'une nouvelle ligne de chemins de fer. Nous avons un avis de droit de l'Office fédéral de la justice dont je lis un seul passage: «Zu diesen Voraussetzungen fehlt eine ausreichend präzise Beschreibung der Linienführung der Neubaustrecken. Die Beschreibung muss es den Mitgliedern des Parlamentes und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ermöglichen, sich ein einigermaßen zuverlässiges Bild über den allgemeinen Streckenverlauf zu machen.» J'estime qu'une marge de 20 km ne respecte pas ces exigences.

La proposition de M. Müller-Meilen nous amène un cheval de Troie, la queue étant à Gampel et la tête à Mundbach. Celui-ci va perdre sa queue, ses pattes de derrière, ses pattes de devant, pour ne lui laisser que sa tête à Mundbach. Je comprends que si nous ouvrons cette voie les Valaisans exigeront finalement de pouvoir aller jusqu'à Mundbach.

J'estime en outre que la proposition de M. Müller-Meilen ne répond pas aux exigences de la loi sur les chemins de fer. Elle ouvre exactement ce que la commission avait rejeté relativement massivement. Je crains d'ailleurs – c'est aussi un avis personnel – que c'est par là que nous allons charger par trop le bateau pour le faire couler ou pour soutenir la proposition de M. Biel, respectivement pour provoquer un vote populaire négatif.

Je reviens brièvement à la proposition de M. Biel et à celle de M. Luder. Je précise que la commission a traité ces propositions et vous propose de les rejeter par 21 voix contre 2, estimant qu'il nous faut deux axes. J'ai exprimé les raisons de ce refus dans l'entrée en matière, je les répète très brièvement: le Gothard à lui seul serait trop chargé par les besoins du trafic qui traverse notre pays; le tunnel de montagne existant du Loetschberg est insuffisant pour figurer comme soupape par rapport au besoin du trafic; selon les planifications, il nous manquerait au Loetschberg une capacité de 300 trains par jour; nous n'aurions pas le trafic trains/voitures préconisé entre Heustrich et la vallée du Rhône; et enfin, toutes les raisons déjà indiquées qui nous imposent la construction des deux tunnels de base.

En ce qui concerne la proposition Luder qui veut aussi empêcher la construction du tunnel de base, il se limite au seul chargement de véhicules routiers à Heustrich. Cela revient pratiquement à la proposition Biel, puisque les installations de transbordement de voitures à Heustrich pourraient être d'une façon ou d'une autre construites.

Je vous demande de suivre la majorité de la commission et de rejeter les quatre propositions de la minorité, respectivement individuelles.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei der Diskussion über Artikel 4 ist es notwendig, einige Überlegungen der Kommission zu erklären und vor allem über das Wesen und den Inhalt des Artikels einige Ausführungen zu machen.

Diese Lötschberg-Basislinie hat in der Kommission sehr ausgedehnte Diskussionen bewirkt. Mit der Festlegung der Lötschbergachse wollte man, wie bereits beim Eintreten erklärt, die Entlastungssache finden. Eine Achse, die sich in bestimmten Teilen mit der bestehenden Lötschberglinie überlagert und dann in einem bestimmten Sektor als Neuanlage zu konzipieren ist.

Bezüglich der Festlegung des Nordportals haben wir uns genau gleich entschieden wie schon beim Gotthard, indem wir uns dem Begriff der Planungsräume angeschlossen haben, und haben dann den Raum Frutigen/Heustrich aufgenommen. Das hatte wiederum, gegenüber Bedenken, die uns vorgetragen wurden, den Vorteil, dass man die genaueren Abklärungen abwarten kann und je nach den geologischen Ergebnissen angepasste Entscheide treffen kann. Das kann heissen: Vorverlegen des Tunnelportals; das kann unter Umständen eine Galerielösung sein, oder es kann die Planung und Ausführung eines Niesentunnels bedeuten, aber wiederum ist es kein Freipass. Die geologischen und bautechnischen Abklärungen müssen getroffen werden, damit man dann entsprechend handeln kann.

Nun zu den Frequenzen und den Prognosen: Wir schaffen am Lötschberg wiederum eine Kapazität von 550 Zugseinheiten. Wir gehen davon aus, dass der neu zu schaffende Basistunnel eine Kapazität von 300 Zügen aufweist und sich die übrigen Kapazitäten dann auf die Stammstrecke verteilen, d. h. auf die heutige Lötschberg-Doppelspur, wobei bei den Zugseinheiten festzuhalten ist, dass da 230 Autozüge inbegriffen sind.

Unsere Kommission hat sich nach Wiedererwägung mit 23 gegen 5 Stimmen endgültig für die Formulierung «Raum Frutigen/Heustrich» entschieden. Was das Südportal betrifft, hat die Kommission eine bescheidene Ausweitung der bundesrätlichen Lösung vorgenommen: Weil die Variante des Bundesrates allzu eng geraten ist, haben wir den Planungsraum auf die Formel Raron/Steg/Gampel ausgeweitet. Diese Formulierung lässt die besten Lösungen zu, nämlich eine Abzweigung Richtung Westen (Zentral- und Unterwallis) und eine gegen Osten. Später wäre eine Verbindung nach Brig und zum Simplon ebenfalls offen. Voraussetzung dazu ist eine Machbarkeitsstudie.

Die Kommission hat festgestellt, dass sich ihre Entscheide natürlich auf die Kosten auswirken. Gegenüber der bundesrätlichen Botschaft bedeutet unsere Variante eine maximale Verlängerung des Tunnels um etwa 5 km, d. h. auf total 34 km; die Kostenfolgen dazu sind etwa mit 1,4 Milliarden Franken anzusetzen, es sind darin entsprechende Reserven enthalten.

Zu Absatz 2: Hier haben wir einstimmig festgehalten, dass die Linie so zu konzipieren sei, dass ein direkter Anschluss an einen zukünftigen neuen Simplontunnel möglich sein muss.

Bei Absatz 3 wiederum ist klar festgelegt, dass die Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhonetal vorzusehen sind. Wir haben es aber mit 19 zu 8 Stimmen abgelehnt, eine Beschränkung auf bestimmte Zahlen vorzunehmen, weil dies ein Entscheid betriebstechnischer Natur sei. Er sei von der BLS zu treffen, weil hierbei natürlich auch betriebliche Überlegungen massgebend sind, nicht nur strassentechnische.

Zum Antrag der Minderheit I (Schmidhalter): Die ersten Forderungen der Walliser Regierung waren exzessiv und untragbar, und darum wurde dann in der Kommission ein reduzierter Antrag diskutiert. Er mündete dann aus im Antrag Schmidhalter, gemäss dem der Anschluss in den Raum Mundbach zu führen hat, und damit wird ein ganz enger Projektierungsspielraum fixiert. Wir binden damit die künftigen Bauträger, die Bahnunternehmen, auf diesen genau fixierten Planungsspielraum. Es ist selbstverständlich und zu begreifen, dass man umweltrelevante Argumente einbringt, die unter Umständen eine bessere Lösung erfordern. Hier ist wiederum festzuhalten: Es geht gar nicht darum, sondern um eine Vorverlegung, eine Verlegung des Portals in südlicher Richtung. Wenn Umweltbedingungen es erfordern, auch da mehr zu tun, so wäre die Lösung auch

mit einem Vortunnel möglich. Doch auch diese Variante bringt Mehrkosten.

Die Kommission hat den Antrag Schmidhalter mit 16 zu 12 Stimmen abgelehnt, und zwar weil er im Vergleich zur bundesrätlichen Lösung eine Verlängerung von 10 km bringt, so dass wir schlussendlich einen Basistunnel von 38 km hätten. Nicht zu vergessen sind die zusätzlichen Kosten, die beträchtlich sind. Und was uns vor allem beeindruckt hat, ist natürlich die in Aussicht stehende Verlängerung der Bauzeit – ein weiterer Vorteilsabbau, den diese Zwillinglösung mit sich bringt. In den Begründungen der Walliser Regierung und in den Begründungen, die hier in diesem Rat wieder vorgetragen wurden, liegen nur übertriebene Erwartungen. Nach den Zahlen aus anderen Regionen sind natürlich noch bedeutende Reserven vorhanden.

Man postuliert eine Maximallösung für Frequenzen, die vermutlich sehr spät oder vielleicht gar nie eintreffen werden. Es ist begreiflich, dass man diese Forderung stellt, aber wir meinen: Es ist unverantwortlich, heute, jetzt, diese exzessive Ausweitung vorzunehmen.

Nun zum Antrag Müller-Meilen: Er nimmt die Kommissionsfassung auf, erweitert durch den Begriff «Mundbach». Wenn dieser Antrag aufgenommen wird, werden die politischen Kräfte den maximalen Spielraum auch ausschöpfen. Ein solcher Entscheid wäre tatsächlich Wasser auf die Mühle von Herrn Biel. Er befürchtet eine Überlastung der Vorlage; wir auch. Wir haben Angst davor, dass die Vorlage allzu grosse Ausweitungen erfährt. Warum? Wenn tatsächlich nun der Lötschberg nicht beschlossen würde – ich stehe dazu, die bundesrätliche und die Kommissionslösung müsste beschlossen werden –, dann wird es eine Zusatzbelastungen auf der Gotthardstrecke geben – Belastungen, die unerträglich würden. Die Zwillinglösung ist eine vorteilhafte Lösung. Sorgen wir dafür, dass die Zwillinglösung zum Durchbruch kommt, aber verhüten wir eine allzu grosse Beladung des Fuders.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Müller-Meilen: Ich möchte zu zwei Punkten noch Stellung nehmen. Der Kommissionspräsident hat gesagt, die Ausweitung des Projektierungsraumes sei fast ungesetzlich. Im Süden weiten wir durch meinen Antrag den Projektierungsraum auf etwa 17 bis 18 Kilometer aus. Im Norden hat die Kommission den Projektierungsraum auf etwa 15 Kilometer ausgeweitet, nicht zuletzt auch gemäss Antrag von Herrn Bonny. Ich glaube, dass das immerhin vergleichbare Grössenordnungen sind und dass man da nicht sagen kann, das eine sei ungesetzlich; und das andere gesetzlich. Zudem geht es ja nicht darum, sich auf eine Lösung zu fixieren, sondern es geht darum, verschiedene Möglichkeiten offenzuhalten.

Zu den Kosten möchte ich immerhin noch feststellen: Jetzt wird verglichen zwischen den Kosten des bundesrätlichen Antrages und den Kosten der Anträge von Herrn Schmidhalter und von mir. Korrekt wäre es aber, wenn man von den Kosten gemäss den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit ausgeht. Dann sind die Differenzen nämlich gar nicht mehr so gross.

Schmidhalter, Sprecher der Minderheit I: Zwei materielle Korrekturen: Die Fraktionssprecher haben nun diese Vorschläge in den Keller katapultiert. Aber wir haben doch immerhin in der Kommission mit 16 zu 12 Stimmen entschieden. Das ist meiner Ansicht nach ein gutes Resultat.

Der Projektierungsraum wurde von der Kommission nicht erweitert. Die Formulierung Raron/Steg/Gampel ist bereits in der Bundesratsvorlage vorhanden, und das wurde nicht abgeändert.

Zur Bauzeit: Ich habe versucht, es zu erklären: der Basistunnel bleibt zwischen Kandergrund und Raron in der Grössenordnung von 32 Kilometern. Dank den guten geologischen Verhältnissen kann man behaupten, dass man diesen Tunnel genau gleich in sieben Jahren oder eventuell zehn Jahren – aber ich bin für sieben Jahre – realisieren kann, dass also keine Bauzeitverlängerung entsteht.

Bundesrat Ogi: Zum Schluss meiner Ausführungen werde ich auch die Frage, die Frau Daepf heute morgen aufgeworfen hat, beantworten.

Dieser Artikel 4 enthält den Bau des Lötschberg-Basistunnels als sogenannten Kurztunnel. Mit der Variantenkombination Gotthard/Lötschberg verteilen wir den Transitverkehr auf zwei Achsen. Das Alpentransitsystem wird damit weniger störungsanfällig. Aus nationaler Sicht ist zu erwähnen, dass der Lötschberg-Basistunnel das Konzept «Bahn 2000» optimal ergänzt, indem wir rasch eine schnellere Nord-Süd-Verbindung mit Anschlussmöglichkeit für das Wallis bauen können.

Schliesslich hat der Lötschberg-Tunnel auch einen leistungsfähigen Autoverlad, der zwei Nationalstrassen miteinander verbindet. Der Lötschberg erhält aus dreifacher Funktion Berechtigung: die rasche internationale Verbindung; die nationale Einbindung in «Bahn 2000»; das Verbindungsstück zwischen zwei Autobahnen.

Wollte man eine dieser Aufgaben herausbrechen, dann entfällt die verkehrspolitische Rechtfertigung eines Neubaus am Lötschberg. Dessen müssen Sie sich klar bewusst sein.

Ich möchte die Ausführungen des Kommissionspräsidenten und des deutschsprachigen Berichterstatters nicht wiederholen, sondern ergänzen, und doch muss ich hier zum zweiten Mal etwas ausführlicher werden.

Die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen wollen den Lötschberg-Basistunnel auf die eine oder andere Weise erst in Mundbach, also im Gemeindegebiet von Brig, mit der Rhonetallinie verknüpfen und einen zweiten Tunnelausgang für den Autoverlad und den Verkehr Richtung Mittelwallis im Grenzgebiet der Gemeinden Raron und Baltschieder erstellen. Dazu muss ich einiges sagen:

1. Die Tunnelverlängerung bis ins Gemeindegebiet von Brig ist aus Kapazitätsgründen nicht nötig. Die «betriebliche Plattform», die die Kommissionsmitglieder zur Verfügung hatten, zeigt ganz klar auf, dass die Rhonetallinie trotz des zusätzlichen Alpentransits nicht voll ausgelastet sein wird. Es ist auch zu beachten, dass die halbe Kapazität – das ging bei Ihrer Beurteilung verloren – des Lötschberg-Basistunnels durch die Autozüge belegt wird, und das sind 132 Züge pro Tag in beiden Richtungen. Diese Züge starten in Heustrich und im Rhonetal. Dazu kommen täglich noch 30 durch den Basistunnel verkehrende Schnellzüge, welche talabwärts das Mittel- und Unterwallis bedienen, also Richtung Siders, Sitten und Martignach. Die Belastung der SBB-Strecke zwischen dem vom Bundesrat beantragten Südportal im Raume Raron/Steg/Gampel und Brig wird sich in Grenzen halten.

2. Zu den Lärmemissionen: Wir nehmen die Lärmemissionen nicht auf die leichte Schulter. Für den Lärmschutz sind die Emissionsgrenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung massgebend. Ich habe das bereits heute morgen gesagt. Nach dieser Verordnung müssen auf bestehenden Strecken – also auch auf der Rhonetallinie, auch im Raume Visp – die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis zum Jahre 2002 durchgeführt sein. Vergessen Sie auch nicht, dass die Kommission Ihres Rates zudem in Artikel 7 des Beschlusses A eine Bestimmung aufgenommen hat, wonach spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Basistunnels die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein müssen!

3. Der Bundesrat schlägt Ihnen für das Südportal den Raum Raron/Steg/Gampel vor. In diesem Raum bieten sich für den Tunnelausgang verschiedene Standorte an: Der Planungssperimeter ist heute 10 Kilometer lang. Zu Herrn Müller-Meilen: Der Planungssperimeter im Norden ist nicht 15 Kilometer, sondern bezogen auf den Abschnitt von Frutigen bis Heustrich 7 bis 8 Kilometer lang. Der Planungssperimeter im Süden, also im Wallis, reicht vom Gemeindegebiet von Gampel bis zu demjenigen von Raron. Der Bundesrat ist somit den Wünschen des Kantons Wallis so weit als möglich nachgekommen. Der Bundesrat hat auch gesagt, dass später ein Ausbau möglich wäre, sofern er nötig ist. Dieses Baukastensystem gilt auch für den Raum Wallis. Die Möglichkeit ist gewahrt, die Lötschberg-Basislinie allenfalls später direkt an einen neuen Simplon-Basistunnel anzuschliessen. Das haben Sie zu wenig erwähnt, denn das verlangt ausdrücklich der Absatz 2 von Arti-

kel 4, der die Option der Umfahrung von Visp enthält. Es ist also eine Option Visp bereits vorhanden.

4. Ich sage das Folgende, weil ich den alt Gemeindepräsidenten aus Zermatt hier im Saal erblicke: Beim Antrag, das Südportal des Basistunnels in Mundbach zu bauen, im Gemeindegebiet Brig, müssen wir uns klar sein, dass dieser sogenannte Langtunnel verschiedene negative Konsequenzen hätte: Der Haupttunnel hätte eine Länge von 41 Kilometern. Für den Anschluss ans Mittelwallis würde die Fahrzeit Frutigen–Sion länger. Vor allem entstünde für die beiden Weltkurorte Zermatt und Saas Fée gegenüber der heutigen Situation eisenbahntechnisch keine bessere Verbindung.

Die Autoverladestation müsste leicht nach Osten respektive talaufwärts verschoben werden. Das macht den Autozugbetrieb natürlich teurer. Wer bezahlt das? Bezahlen das die Benutzer oder die Steuerzahler?

Der Bundesrat muss Ihnen diese Konsequenzen aufzeigen. Er muss auch sagen, dass Sie die Verantwortung hierfür übernehmen müssen. Ich habe Ihnen dargelegt, dass diese Tunnelverlängerung aus betrieblischen Gründen der Kapazität nicht nötig ist. Die Rhonetallinie verfügt über ausreichende Kapazität, auch nach Inbetriebnahme des Basistunnels. Diese Tunnelverlängerung ist zudem aus Gründen des Immissions-schutzes nicht zwingend, und sie ist wirtschaftlich nicht mehr vertretbar.

5. Zu den Kosten muss ich aufgrund der Diskussion folgendes sagen (es betrifft dies die Preisbasis 1989): Die Mundbach betreffenden Zahlen sind, weil diese Projektidee erst in den letzten Wochen aktuell geworden ist, reine Schätzungen, es sind Zahlen aufgrund von ersten Projektskizzen, und sie können nicht als endgültig und abschliessend bezeichnet werden.

Gemäss Botschaft des Bundesrates kommt der Lötschberg-tunnel von Kandergrund nach Raron/Steg/Gampel ohne Niesenflankentunnel auf 3 Milliarden Franken zu stehen. Der Tunnel wäre etwa 28 km lang; die Bauzeit würde 7 bis 10 Jahre betragen. Ihre Kommission hat den Projektierungskorridor erweitert vom Raume Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel; Kosten ohne Niesenflankentunnel: 3,5 Milliarden Franken. Der Tunnel wäre 35,64 km lang, und die Bauzeit erstreckt sich auf 8 bis 11 Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde diese Variante 3,82 Milliarden Franken kosten.

Der Vorschlag von Herrn Nationalrat Schmidhalter (Minderheit I), unterstützt von Herrn Nationalrat Müller-Meilen, hat noch weitergehende Auswirkungen. Ich muss das ausführen, damit Sie die Konsequenzen sehen und die Verantwortung tragen können: Ohne Niesenflankentunnel kostet der Vorschlag Schmidhalter bis Mundbach 3,8 Milliarden Franken. Die Länge Frutigen–Mundbach beträgt 41,3 km; die Bauzeit erstreckt sich auf 8 bis 11 Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde die ganze Geschichte 4,1 Milliarden Franken kosten. Herr Nationalrat Müller, das ist redliche Politik, das ist Transparenz, diese Zahlen lege ich auf den Tisch.

Wenn mit dem Antrag von Herrn Nationalrat Schmidhalter, unterstützt von Herrn Nationalrat Müller, die Kosten gemäss Kommission – 3,75 Milliarden – oder noch besser die Kosten gemäss Botschaft des Bundesrates – 3 Milliarden – nicht überstiegen würden und auch die Bauzeit nicht verlängert würde, könnte man diese Variante in den Planungssperimeter einbeziehen und allenfalls prüfen, aber nur, wenn diese beiden Bedingungen erfüllt wären. Obwohl Herr Schmidhalter durchschimmern liess, dass Ingenieure etwas billiger projektieren könnten, bin ich aufgrund dessen, was ich weiss, was ich gesehen habe und was ich beurteilen kann, überzeugt, dass dies einfach nicht möglich ist.

Der Lötschberg-Basistunnel hätte wirtschaftlich gesehen, ich muss das zuhänden der Geschichte und der Materialien sagen (*Heiterkeit*) – es ist wahr, ich muss das zuhänden der Geschichte sagen, man weiss ja nie, was passiert –, einen sehr schweren Stand. Ich müsste sogar sagen, dass die Rechtfertigung in Frage gestellt ist, wie das Herr Biel aufgezeigt hat. Mit jeder Million, aber ganz sicher mit jeder Milliarde zusätzlicher Kosten wird die Wirtschaftlichkeit schlicht und einfach in Frage gestellt, ja, sie könnte nicht erreicht werden. Deshalb übernimmt Ihr Rat eine ganz grosse Verantwortung mit Blick auf die Zukunft. Wir dürfen nicht nur an den Bau denken, wir müssen

vor allem auch an die späteren betriebswirtschaftlichen Aspekte denken. Der Bundesrat ist deshalb davon ausgegangen, dass er sich auf das Wesentliche konzentrieren muss, dass er Prioritäten setzen muss. Zusätzliches kann dann im Rahmen des sogenannten Baukastensystems, sofern es notwendig wird, noch gebaut werden.

Noch etwas, auch zuhänden der Materialien und der Geschichte, aber auch zuhänden Ihrer heutigen Verantwortung: Wollte man den Niesenflankentunnel und die Verlängerung des Tunnels auf der Walliser Seite bis Mundbach realisieren, so fehlten gegenüber den Beschlüssen Ihrer Kommission rund 350 Millionen Franken real (Preisbasis 1989) und gegenüber der bundesrätlichen Variante 1,1 Milliarden Franken real. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die 750 Millionen Reserve der Kommission den Mittelwert eines recht grossen Streubereiches darstellen. Man war nicht in der Lage, so kurzfristig genaue Zahlen zu errechnen.

Je nachdem, wie Sie jetzt beschliessen, müsste der Betrag von 14 Milliarden Franken konsequenterweise aufgestockt werden. Wenn Sie dem Antrag von Herrn Müller-Meilen oder dem Antrag von Herrn Schmidhalter zustimmen – das müssen Sie auch realistisch sehen –, dann müssen wir Mundbach bauen. Das ist doch ganz klar. Der Spielraum ist dann nicht mehr gross, die Planung ist nicht mehr offen. Es ist ganz klar, so gingen wir auf Mundbach und damit auf Brig zu. Sie dürfen nicht entscheiden, ohne diese Konsequenzen klar zu kennen. Zum Antrag Müller-Meilen muss ich eigentlich nichts Zusätzliches sagen. Ich bitte Sie, die Anträge Müller-Meilen und Schmidhalter (Minderheit I) abzulehnen: Herr Biel, auch Ihren Antrag (Minderheit II) muss der Bundesrat ablehnen.

Sie haben einige Zahlen in bezug auf den Ausbau der BLS-Doppelspur erwähnt. Ich werde Ihnen genaue Zahlen liefern; in meinem Departement herrscht Transparenz. Wir haben für den Lötschberg einen Kredit von 620 Millionen Franken. Die Teuerung beträgt 164 Millionen Franken. Der total bewilligte Kredit und die voraussichtlichen Endkosten betragen 784 Millionen Franken. Die BLS hat gezeigt, dass sie im Rahmen der Kreditvorgabe bauen kann.

Zu den Kapazitäten, Herr Biel: 1992 werden wir, wenn die Doppelspur ausgebaut und auch die erste Etappe von Domodossola II fertiggestellt ist, 6 Millionen Tonnen befördern können. Mit dem Vollausbau von Domodossola II, der Doppelspur und der «Bahn 2000» kommen wir auf 12 Millionen Tonnen bis spätestens im Jahr 2005. Wenn einmal der Basistunnel zusammen mit der Bergstrecke zur Verfügung stehen wird, dann werden wir 19 Millionen Tonnen transitieren können. Dazu kommen selbstverständlich noch die 132 Züge, die für den Autoverlad zur Verfügung stehen müssen.

Herr Nationalrat Biel, ich muss in diesem Zusammenhang auch noch sagen, dass der Simplon heute nicht voll ausgelastet ist, nämlich etwa nur zu 50 Prozent. Wir haben alles Interesse, diese beiden Achsen besser auszulasten.

Wir haben natürlich den nationalen Konsens gesucht. Wir haben ein staatspolitisches Gedächtnis und wissen, dass wir dieses grosse Projekt nicht ohne die Westschweizer und ohne die Walliser realisieren können.

Schliesslich muss ich Ihnen sagen, dass wir international Flachbahnen und nicht Kletterbahnen brauchen, die auf 1200 Meter hinauffahren müssen. Da werden wir in bezug auf Kapazitäten mit dem Ausland nicht Schritt halten können.

Schliesslich komme ich noch zum Antrag Luder: Ich bitte Sie, auch ihn abzulehnen; ich habe das bereits begründet. Herr Luder, es ist nicht möglich, nur eine Autoverladestation in Heustrich zu bauen und die Autozüge von dort beispielsweise nach Goppenstein oder Brig fahren zu lassen. Wir hätten zu wenig Kapazitäten für die übrigen Bedürfnisse und könnten international diesen Lötschberg kaum benützen. Zudem würde die Fahrzeit für den Autoverlad über die Bergstrecke zu lang. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Frau Nationalrätin Daëpp hat heute morgen viele Fragen gestellt. Auf das Lärmproblem bin ich weitgehend eingegangen. Die Lötschberg-Basislinie führt nicht zu mehr Zügen im Aaretal, Frau Nationalrätin Daëpp. 132 Züge fahren gar nicht durchs Aaretal, sondern sie fahren erst ab Heustrich und gehen bis ins Rhonetal; deshalb sollte man im Aaretal nicht dra-

matisieren. Ohne Basislinie würde die Bergstrecke auch voll ausgelastet. Der Kapazitätsgewinn der Basislinie resultiert vor allem daraus, dass längere und schwerere Züge gebildet werden können.

Zu Ihrer zweiten Frage ob die Regionalzüge im Halbstundentakt noch gewährleistet sind, kann ich Ihnen klar sagen: für den Halbstundentakt ja. Sollte aber die Berner Regierung später den Viertelstundentakt wollen, kann ich Ihnen nicht in alle Ewigkeit und auch nicht für meinen Nachfolger versprechen, dass nicht deswegen einmal ein drittes Gleis im Aaretal gebaut werden muss. Aber wenn man beim halbstündigen Takt bleibt, sind täglich 64 Regionalzüge auf dieser Strecke in beiden Richtungen vorgesehen. Also im Moment keine Angst, Sie können ruhig schlafen.

Zur dritten Frage: Wird die dritte Spur ab Uttigen gebaut? Nein, Frau Daëpp, sie wird nicht gebaut. Sie ist nicht nötig. Und damit Sie es genau wissen: Einzig zwischen Bern-Wankdorf und Gümligen sind Kapazitätsengpässe vorhanden; hier müssen wir möglicherweise Anpassungen vornehmen.

Zum Schluss beantworte ich noch die Frage von Herrn Nationalrat Vollmer: In der Botschaft sind auf Seite 44 die Kapazitäten des Autoverlads für das Jahr 2000 und später fixiert, und zwar auf 700 Personenwagen pro Stunde und Richtung. Neben dieser Kapazität von 700 Autos pro Stunde und Richtung in Form von 132 Autozügen pro Tag werden noch 104 Güterzüge, 30 Personenzüge Basel-Italien, 30 Personenzüge Basel-Bern-Sitten, und 6 regionale Güterzüge geführt; das ergibt total 302 Züge.

Deshalb wäre nicht mehr viel Platz vorhanden. Es gibt gar nicht die Kapazitäten, um auf 800 oder 900 Autos pro Stunde gehen zu können.

Eines noch, Herr Nationalrat Vollmer: Die beiden Verladestationen in Kandersteg und in Goppenstein werden nicht abgebrochen. Wir denken auch an das Lötschental. Die Lötschentaler sollen weiterhin von und nach Goppenstein bzw. Kandersteg verladen. Zudem sind Kandersteg und Goppenstein als «Ueberlauf», als Reserve und – wie gesagt – für Einheimische vorgesehen. Ich kann nicht sagen, wie es im Jahre 2005 aussehen wird, aber es ist vorgesehen, dass pro Stunde etwa ein Zug zur Verfügung stehen würde. Das ist auch unsere Abmachung mit der Berner Regierung.

Ich bitte Sie, alle Anträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen. Wenn Sie das tun, dann entscheiden Sie richtig.

Biel, Sprecher der Minderheit II: Auch ich habe eine Bemerkung zuhänden der Materialien und zuhänden der Geschichte zu machen: Ich habe die Zahlen korrekt wiedergegeben. Ich habe auch von 784 Millionen gesprochen. Aber Sie haben etwas vergessen, Herr Bundesrat: die Zinsen. Ich mache Sie auf die Seite 35 der Botschaft von 1976 über den Lötschbergausbau aufmerksam: Dort wurden die 7 Prozent Bauzinsen auf Fremdmitteln – auch ohne Teuerung – auf Ende 1987 mit 227 Millionen berechnet.

Ich habe gesagt: Alles in allem kommen wir mit den Zinsen auf über 1 Milliarde. Ich war also sehr korrekt – soviel zuhänden der Geschichte und zuhänden der Materialien.

Präsident: Drei Anträge betreffen die Definition des Tunnels. Die Antragsteller wollen einen Tunnel bauen; er wird mit diesen drei Anträgen definiert.

Zwei Antragsteller wollen keinen Tunnel bauen. Das sind die Minderheit II und Herr Luder.

Nach Absprache mit den Kommissionsreferenten und mit allen Antragstellern schlage ich Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir bereinigen zuerst die Definition des Tunnels. Weil der Antrag Müller-Meilen eine Ausweitung des Mehrheitsantrages ist, stellen wir ihn zuerst in einer Eventualabstimmung der Mehrheit entgegen. Das Resultat stellen wir dem Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) entgegen. Damit wird der Tunnel definiert sein.

Anschliessend stellen wir in einer Eventualabstimmung die Anträge Luder und Minderheit II (Biel) einander gegenüber. Damit ist definiert, was diejenigen wollen, die keinen Tunnel wollen.

Am Schluss stellen wir den definierten Tunnel den Streichungsanträgen gegenüber.
Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? – Das ist der Fall.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 93 Stimmen
Für den Antrag Müller-Meilen 70 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 85 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 74 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II 34 Stimmen
Für den Antrag Luder 21 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 127 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 29 Stimmen

Präsident: Die Kommissionssprecher hatten für dieses Geschäft eine Dauer von schätzungsweise 15 Stunden vorausgesagt. Wir haben jetzt vierzehneinhalb Stunden hinter uns gebracht. Ich sehe mit Vergnügen der letzten halben Stunde entgegen. (*Heiterkeit*)

Art. 5

Antrag der Kommission

Titel

Einbezug der Westschweiz

Abs. 1

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf–Mâcon und den Anschluss von Basel anstrebt.

Abs. 2 (neu)

Er wirkt auf die Realisierung von besseren Verbindungen nach Frankreich und Italien hin.

Art. 5

Proposition de la commission

Titre

Intégration de la Suisse occidentale

Al. 1

La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance par la construction et la modernisation du tronçon Genève–Mâcon et le raccordement de Bâle.

Al. 2 (nouveau)

Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France et l'Italie.

M. Maître: Je voudrais simplement, à propos de l'article 5, apporter quelques éléments d'information sur une disposition qui a été au centre de différents malentendus, pour ne pas dire différentes controverses.

Aujourd'hui, on constate que cet article, tel que formulé par la commission, est manifestement rassembleur, parce que nous avons pris le soin de distinguer ce qui devait l'être, c'est-à-dire les infrastructures à haute performance, d'une part, et, d'autre part, les lignes de «maillage» telles que Vallorbe–Pontarlier, etc. Il est tout à fait clair, dans notre esprit, qu'il n'y a aucune exclusion de telle ou telle ligne de raccordement, et il est également clair qu'aux yeux de la commission les deux pénétantes possibles à haute performance en Suisse occidentale sont Bâle et Genève.

Je tiens à préciser, à propos de la ligne Mâcon–Genève – toute une série de choses ont été avancées, des plus sérieuses au plus farfelues – que cette ligne n'est pas en opposition avec celle du Mont-Cenis. Le considérer comme tel est une erreur. Ces lignes sont en rapport de complémentarité; elles ont des fonctions différentes. Aujourd'hui, les Français constatent que

la ligne Mâcon–Genève remplit une fonction d'irrigation, en particulier du département de la Haute-Savoie qui est le premier département touristique de France en termes de nuitées. Alors qu'on imaginait que cette ligne était essentiellement vouée au trafic suisse, on constate aujourd'hui que 40 à 45 pour cent du trafic sont d'origine française. C'est dans ce sens-là que la France mesure de manière nettement plus accrue l'intérêt de cette ligne. Elle le fait également compte tenu de la nécessité de réaliser la connection la plus performante possible entre Paris et Genève, vu la présence du siège européen des Nations Unies dans cette dernière ville qui, dans le cadre de la politique extérieure française et compte tenu des bouleversements constatés actuellement en Europe, joue un rôle extrêmement important.

Je tiens encore à préciser que, sur la base de contacts qui ont eu lieu avec un certain nombre de personnalités françaises, l'option Mâcon–Genève, contrairement aux affirmations de certains, demeure absolument ouverte. Il vaut par conséquent la peine de se battre jusqu'au bout. Ce que l'on attend du côté français, c'est un certain nombre de signes politiques de notre pays. Il faut que la Suisse sorte de son extrême discrétion, sur ce point des mécanismes de financement notamment. Il y a là un enjeu fondamental pour l'ensemble de la Suisse romande.

Adopté – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart anstrebt. Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.

Abs. 2

Streichen

Minderheit I

(Giger, Ammann, Kühne)

Abs. 1

.... der Strecken Zürich–München, Zürich–Stuttgart und Chur–München anstrebt. Er

Abs. 2

Streichen

Minderheit II

(Ammann, Cumberg, Cotti, Giger, Kühne, Schmidhalter, Schüle)

Abs. 1

.... Gotthardlinie. Im Rahmen der dazu erforderlichen Ausbauten und Anpassungen wird das Netz der SBB durch eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar durch einen Hirzeltunnel erweitert. Der Bund trägt zudem den

Abs. 2

Streichen

Antrag Oehler

Abs. 1

.... verwirklicht im Rahmen der Realisierung der Neat eine verbesserte Verbindung

Art. 6

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

.... promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance par le développement Stuttgart. Elle Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons dans le domaine des transports.

Al. 2

Biffer

Minorité I

(Giger, Ammann, Kühne)

Al. 1

.... des tronçons Zurich–Munich, Zurich–Stuttgart et Coire–Munich. Elle

Al. 2

Biffer

Minorité II

(Ammann, Columberg, Cotti, Giger, Kühne, Schmidhalter, Schüle)

Al. 1

.... Saint-Gothard. Dans le cadre des améliorations et des adaptations nécessaires, le réseau des CFF sera complété par une nouvelle ligne reliant Wädenswil à la région de Baar via un tunnel par le Hirzel. En outre, la Confédération tient compte

Al. 2

Biffer

Proposition Oehler**Al. 1**

.... ; elle réalise dans le cadre de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes une meilleure liaison

Giger, Sprecher der Minderheit I: Bei Artikel 6 geht es um die Einbindung der Ostschweiz in den internationalen Verkehr, nämlich um einen Anschluss an die Gotthardlinie: Ich habe mit meinem Antrag auf Rückweisung der Botschaft an den Bundesrat deutlich zu verstehen gegeben, dass ich Verfechter einer Eurotransitlinie durch die Ostschweiz bin. Das Parlament ist leider meinen Bemühungen nicht gefolgt. Als Ostschweizer und Demokrat – immer noch! – beuge ich mich dem Verdikt des Rates, von Resignation keine Spur. Ich möchte aber sagen, für mich und auch für das Spülgenkomitee ist noch nicht aller Tage Abend

In der Begründung meines Rückweisungsantrages habe ich unter anderem meinen Unwillen zum Ausdruck gebracht, dass für die Ostschweiz noch gar keine konkreten Lösungen aufgezeigt werden. Der Bundesrat hat versprochen, dass er mit einer Sonderbotschaft an das Parlament im Laufe des Sommers Lösungsvorschläge für die Ostschweiz aufzuzeigen gedenkt. Der Bundesrat tut sich offenbar schwer mit den Verkehrsproblemen der Ostschweiz. Ich muss meinem Befremden darüber Ausdruck geben, dass konkrete Ansätze zur Lösungsfindung ostschweizerischer Verkehrsprobleme erst nach der Behandlung der Vorlage in der grossen Kammer vorgestellt werden. Mittlerweile helfen wir Ostschweizer kräftig mit, die Eisenbahnprobleme in der übrigen Schweiz freundeidgenössisch zu lösen, und dies unter grosszügiger Freistellung von Milliarden von Franken. Wir Ostschweizer kaufen also die Katze im Sack, wie man so schön zu sagen pflegt. In dieser Situation gilt für mich die Devise: Rette, was noch zu retten ist.

Ohne von meinem Fernziel Eurotransit-Ost abzurücken, möchte ich dem Artikel 6 doch noch einen etwas spezifischeren ostschweizerischen Stempel aufdrücken: Es ist ja sprichwörtlich, dass man weder in der Zentral- noch in der Ostschweiz um Zürich herumkommt. In Artikel 6 wird im Zusammenhang mit der verbesserten Anbindung Zürich–München und Zürich–Stuttgart für mich Zürich etwas der Ostschweiz zugerechnet. Bekanntlich hört ja die Ostschweiz bereits in Winterthur auf. Ich empfinde die Absichtserklärung in Artikel 6 fast wie einen Hohn, wenn wir unser Bahnsystem auf Trassees des vorigen Jahrhunderts an das europäische Hochleistungsnetz anbinden wollen. Um diese Bestrebungen effektiv in die Tat umzusetzen, könnte ich Ihnen weit bessere Lösungen ganz im Osten unseres Landes aufzeigen. Nachdem man aber zuständigen Orts in diesen entscheidenden Fragen in Vogel-Strauss-Politik macht, möchte ich für die eigentliche Ostschweiz retten, was noch zu retten ist.

Ich möchte Sie dringend bitten, meinem Antrag zuzustimmen, nebst der Strecke Zürich–München und Zürich–Stuttgart ebenfalls Chur–München in das Konzept – es handelt sich ja nur um Bestrebungen – einzubeziehen. Damit würde nur gehoffet, nicht festgenagelt, dass die Rheintallinie endlich auf

Doppelspur ausgebaut werden könnte. Die Bündner, von volkswirtschaftlichen und wirtschaftlichen Problemen nicht verschont, würden als Fremdenverkehrshochburg Ihre Einsicht sicher zu schätzen wissen.

Die St. Galler Rheintaler mit ihrer unendlichen Geduld und Langmut in Sachen öffentlicher Verkehr wüssten ein bescheidenes Entgegenkommen der übrigen Schweiz ebenfalls mit viel Wohlwollen zu honorieren.

Ich bitte Sie nochmals um Zustimmung zu meinem Antrag, die Relation Chur–München in Artikel 6 festzuschreiben.

Ammann, Sprecher der Minderheit II: In der Botschaft steht: «Für die Schweiz sind Verkehrswege Lebensadern. Sie bieten die Chance der Öffnung und des internationalen Kontaktes, bilden aber auch Grundlage des Wohlstandes und dienen der kulturellen Bereicherung. Die Strasse und der Luftraum stossen im weiteren Ausbau indessen mehr und mehr an Grenzen.» «Gleichzeitig führt der Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale die eigenen Landesteile noch näher zusammen. Das grosse Werk liegt darum insgesamt im ureigenen Interesse unseres Landes, öffnet aber eine zukunftsfruchtige europäische Perspektive.»

Das alles gilt auch für die Ostschweiz. Der Unterschied ist nur, dass wir am Gotthard und am Simplon Schiene und Strasse haben, am Lötschberg nur die Schiene und am San Bernardino nur die Strasse, die N 13. Naheliegender wäre es nun doch gewesen, das Schienennetz dort zu ergänzen, wo es heute noch fehlt. Also zum Beispiel mit einem Spluga-Integrato von Chur nach Bellinzona oder mit Gotthard-Ost von Arth-Goldau über Linthal und Trun nach Biasca, um nicht zuletzt auch die N 13 zu entlasten. Mitnichten: Wir Ostschweizer mussten erleben, dass die Mehrheit in einer Demokratie zwar nicht immer recht hat, wohl aber recht bekommt. Wie anders ist es zu erklären, dass die Erfüllung des Ostalpenbahn-Versprechens nach langem Leidensweg durch die KEA (Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen), die Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard-Splügen und in der Vernehmlassung zur Neat schliesslich endgültig scheiterte? 13 Kantone, so führt die Botschaft aus, mit 49 Prozent der Bevölkerung, seien für den Gotthard-Basistunnel; 7 Kantone mit 38 Prozent der Bevölkerung für den Lötschberg-Simplon; nur 5 Kantone mit 13 Prozent der Bevölkerung jedoch für den Splügen. Jetzt wissen wir wenigstens – um es in Mundart auszudrücken – «wo Gott hockt», wohl ganz in der Nähe des «Gott»hard-Komitees. In diesem frostigen Klima hatten natürlich auch unsere Konsens- und Kompromissvorschläge Spluga-Integrato sowie Gotthard-Ost in Kombination mit Lötschberg-Simplon keine reelle Chance mehr. Noch heute bin ich der Meinung, dass vor allem Gotthard-Ost mit drei kürzeren statt mit einem Langtunnel – das geplagte Uri wäre verschont geblieben – zu Unrecht abqualifiziert wurde.

Alein, es hat nicht dürfen sein. Auch der Gotthard-Basistunnel wird mit seinen bautechnischen und geologischen Problemen noch für Ueberraschungen sorgen. Wenn Sie dann dereinst in einer Störzone des Tavetscher Zwischenmassivs, der Ursern-Cavera-Zone oder der Pioramulde festsitzen, werden Sie noch an mich denken!

Die sprichwörtliche Bundestreue der Ostschweizer Kantone wird damit erneut auf eine harte Probe gestellt. Verbale Kraftakte und blumige Versprechen haben für uns jeden Stellenwert verloren. Was zählt, ist der Wortlaut von Artikel 6 des referendumspflichtigen Bundesbeschlusses A, der mindestens die kurze Neubaustrecke des Ostschweizer Anschlusses aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar enthalten muss. Nur so haben wir eine wirkliche Garantie für die Realisierung dieses Kernstückes der wohl kostengünstigsten Variante einer Einbindung der Ostschweiz! Sie würde nämlich nur rund 400 Millionen Franken kosten.

Wie werden sich unsere Landsleute beim Fehlen dieser minimalen Konzession an die Ostschweiz in einer Referendumsabstimmung verhalten? Ich weiss es nicht. Sicher ist aber, dass die Gefahr wächst, dass der Alpentransit-Beschluss im Kreuzfeuer eines zugleich fundamentalistischen und regionalpolitisch motivierten Referendums Schiffbruch erleidet. Doch dieses Desaster möchten wir wenn immer möglich vermeiden.

Erlauben Sie mir, Ihnen an dieser Stelle einen Alptraum zu erzählen, den ich kürzlich hatte: Mit einer Expedition vom Ostschweizer Parlamentariern befinde ich mich in der nebligen Wildnis in den Niederungen der Gotthard-Basis-Variante. Wir suchen, vom Zürichsee herkommend, angestrengt, ja fast verzweifelt nach der in Artikel 6 versprochenen verbesserten Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie. Wir finden nichts, stossen aber mitten im urwäldähnlichen Sihlwald auf eine erschöpfte Zürcher Expedition unter Führung des Ratskollegen Kurt Müller. Diese hat sich auf der ebenfalls erfolglosen Suche nach der immer noch fehlenden Doppelspur zwischen Horgen-Oberdorf und Baar dorthin verirrt. Gemeinsam und unter Aufbietung letzter Reserven schlagen wir uns durch und gelangen schliesslich ins gelobte Zugerland, wo Milch und Honig fliessen, und an den gleichnamigen See, an dessen südlichem Gestade jene sagenumwobene Sankt-Gotthard-Supertransversale entspringen soll.

Doch Spass beiseite! Wäre es nicht an der Zeit, Herr Bundesrat, den Ostschweizern und den Zürchern zu sagen, wohin die Reise geht bzw. wie der Bundesrat die Lücke zwischen Zürich und Zugersee zu schliessen gedenkt, auf dass sich nicht noch mehr Politiker in Sihlwald verirren? Ich möchte hier einräumen, im Zeitpunkt der Ausarbeitung der Botschaft vor gut einem Jahr waren die Studien in dieser Sache vielleicht noch nicht weit genug fortgeschritten. Deshalb habe ich Verständnis für den Bundesrat, der sich damals nicht auf die Aeste hinauswagen wollte. Mit dem Vorliegen der äusserst interessanten Machbarkeitsstudie Balestra vom vergangenen Herbst ist nun aber eine völlig neue Lage entstanden. Balestra prüfte im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr u. a. verschiedene Korridorvarianten – Hirzel, Uetliberg, Rossberg, Sattel – zwischen dem Raum Zürich und dem südwestlichen Zürichseeufer sowie dem Raum Arth-Goldau. Die Bewertung ergab ein klares Ergebnis: Langfristig schneidet der sogenannte Westkorridor (Uetliberg–Rigi) für den Einbezug der nördlichen Ostschweiz am besten ab. Für den Einbezug der östlichen und südlichen Ostschweiz – östlich bzw. südlich der Schnellzuglinie St. Gallen–Winterthur–Zürich – war dies wenig günstig, weswegen nach einer geeigneten Variantenkombination gesucht wurde. Kernstück einer ersten Etappe der Anbindung der Ostschweiz wären demnach:

- a) der Hirzeltunnel von Bofeld bei Baar bis Wädenswil;
- b) der Horgentunnel mit dem Anschluss nach Horgen Oberdorf.

Mit dem relativ bescheidenen Kostenaufwand von gut 400 Millionen Franken könnte damit die Kapazität des Nadelöhrs Thalwil-Zug verdoppelt und eine sehr gute Verbindung von Zürich und Wädenswil über Zug, Rotkreuz zur Alpentransitachse erstellt werden. Nur so ergibt sich die notwendige Flachbahnzufahrt für das Güterverkehrsaufkommen aus dem Rheintal und dem süddeutschen Raum unter Umfahrung der überlasteten S-Bahn-Region Zürich. Nur so kommen auch die südöstliche Ostschweiz, das Rheintal, das Linthgebiet, Toggenburg, Graubünden und der Vorarlberg mit immerhin gut einer Million Einwohnern zur längst versprochenen Aufwertung des öffentlichen Personenverkehrs.

Die Ausführungen in der Ziffer 214 der Botschaft zugunsten der Ostschweiz dürfen nicht tot Buchstabe bleiben. Hier ist der Tatbeweis zu liefern, dass es dem Bundesrat und dem Parlament ernst ist mit dem Einbezug der Ostschweiz. Ich halte fest: Es geht uns hier lediglich um die Aufnahme der kurzen Neubauverbindungsstrecke Wädenswil–Hirzeltunnel mit den nötigen Anschlüssen. Die übrigen Ausbauten werden im Rahmen der ohnehin nötigen Koordination zwischen «Bahn 2000» und Alpentransit realisiert. Im Sinne dieser Ausführungen bitte ich Sie um Zustimmung zur Minderheit I.

Zum Schluss möchte ich Sie nochmals an die jüngste Kontroverse über die zu erwartenden Güterverkehrsmengen erinnern. Mit Studien lässt sich ja bekanntlich alles beweisen, selbst das Gegenteil. Entscheidend sind doch stets die Vorgaben. Ihre FEW/Prognos-Studie will uns mit fragwürdigem Raster nur 0,5 Millionen Tonnen zubilligen. Unsere beiden Gutachter kommen bei realistischen Szenarien auf 7 bis 9 Millionen Tonnen. Ich teile Ihre Meinung, Herr Bundesrat: Begraben wir diese Zahlenkläuberei, und akzeptieren wir sportlich das

Resultat dieser drei Studien. Es steht 2 zu 1 zu unseren Gunsten.

Zuletzt möchte ich nochmals an Ihre Konsensbereitschaft appellieren. Wir Ostschweizer haben keine Legionen hier im Saal, nur die Kraft unserer guten Argumente. Gepolter liegt uns nicht, das verbietet eben unsere Mentalität. Aber vergessen Sie nicht, wer bei «Bahn und Bus 2000» die entscheidenden Ja-Mehrheiten lieferte! Heute dominiert in der Ostschweiz der Frust. Ihre Zustimmung zu unserem Antrag wäre deshalb ein Akt staatspolitischer Klugheit.

Oehler: Ich habe Ihnen den Antrag unterbreitet, dass die Realisierung der Ostschweizer Vorhaben im Rahmen der Neat durchgeführt werden muss. Ich halte mich da an das alte Sprichwort, Herr Bundesrat: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten. Was heisst das für uns? Ich möchte nicht mehr an die Ausführungen von Herrn Giger erinnern, die ich in aller Form unterstütze, sondern daran, dass der Vater des heutigen Präsidenten der SBB-Generaldirektion Eisenring vor 50 Jahren im Sinne einer Vorleistung an die Neat den Ausbau der Ostschweizer SBB-Linien verlangt hat. Es wurde ihm damals versprochen. Ich habe in meiner Parlamentarierzeit zweimal diesbezügliche Vorstösse eingereicht. Es wurde mir versprochen, dass etwas unternommen werde – von Bundesrat Bonvin, nachher von Bundesrat Schlumpf; und selbstverständlich, so hoffe ich, Herr Bundesrat Ogi, werden Sie das heute auch noch tun.

Derweil haben wir in der betroffenen Region unsichere Eisenbahnanlagen, sie datieren auf das Jahr 1930. Wir haben idyllische Verhältnisse; was uns Ostschweizern, und namentlich den Rheintalern, aus der Verkehrspolitik zwischen 1990 und 2000 bleiben dürfte, das ist die Bezahlung des Oekobonus. Dieses Spiel, Herr Bundesrat Ogi, werden wir Ostschweizer und Rheintaler nicht mitmachen. Wir bezahlen nicht den Oekobonus und finanzieren die SBB-Linien durch unser Land und in den Agglomerationen, derweil wir keine Möglichkeit haben, auf das öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen! Im gleichen Zug werden Massnahmen eingeleitet, welche die Abzugsberechtigung der Fahrkosten auf dem Steuerzettel verhindern sollen. Da werden wir Ostschweizer, werden wir Rheintaler nicht mitmachen!

Ich werde nicht auf das Wort Referendum zurückgreifen, das wurde heute schon oft gesagt, und ich glaube, die Zeichen hierfür sind gesetzt, vor allem auch mit der Ablehnung des Antrages der Walliser Kollegen.

Wir sind auf dem besten Weg, auf der besten Schiene – wenn wir so weiterpolitisieren und Region um Region verunsichern, ihnen ihre berechtigten Anliegen absprechen –, mit unseren notwendigen Neat-Vorhaben in eine Sackgasse bzw. in den Papierkorb zu fahren und das Ganze letztlich als eine Sandkastenübung dieses Parlamentes abqualifizieren zu lassen, und zwar nicht durch uns, sondern durch die Stimmbürger.

Ich für meine Region kann das festhalten, auch mit Blick auf andere verkehrspolitische Anliegen, die man uns immer verspricht: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten.

Wir haben ein Anliegen – es gehört allerdings nicht hierher, aber ich muss es immer wieder erwähnen! Eine Gemeinde wartet seit fünf Jahren auf den Entscheid, ob ein Tunnel für die N 13 gebaut wird; das seit fünf Jahren! Es wird und wird und wird immer noch nicht entschieden. Allerdings – das muss ich Herrn Bundesrat Ogi zugute halten –, das ist nicht sein Verschulden, sondern das liegt bei uns zu Hause, in der St. Galler Regierung. Aber immerhin, der Grad des Missmutes und des Unmutes steigert sich so, und das wird ändern.

Herr Bundesrat Ogi, wir erwarten von Ihnen eine klare, konkrete, direkte Aussage, dass unsere Ostschweizer Anliegen im gleichen Zug wie die Anliegen und die Milliardenausgaben für die anderen Regionen bzw. für die Neat verwirklicht werden. Andernfalls werden unsere Regionen – Herr Ammann hat das dargelegt, Herr Giger äusserte sich im gleichen Sinn dazu – zusammen mit anderen dieser Schweiz nicht mitmachen, und ausser Spesen wird da nichts gewesen sein.

Nochmals, Herr Bundesrat Ogi: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten. Wir halten uns daran, wir wollen jetzt

eine klare Aussage, sonst halten wir uns an das, was andere sagen: an das Referendum!

Blocher: Ich spreche für die gesamte SVP-Fraktion, auch für die Anwesenden unserer Fraktion!

Nachdem Herr Giger gesagt hat, Zürich gehöre nicht mehr zur Ostschweiz, habe ich als Zürcher jetzt wahrscheinlich die Ehre, als Zentralschweizer hier zu sprechen. Ich weiss nicht, warum er uns damit aus der Ostschweiz herausgeworfen hat. Wir gehören aber an sich gerne zur Ostschweiz; auch den Kanton Zürich, der südlich von Winterthur ist, zählen wir dazu. Aber wir sind nicht der Meinung, dass der Antrag, der hier als ostschweizerisch dargestellt wird – mit dem Hirzeltunnel –, hier aufgenommen werden soll, nämlich deshalb: Es ist unbestritten und muss so sein, dass die Ostschweiz, bestehend aus Zürich, Schaffhausen, dem Thurgau, St. Gallen, Graubünden und Glarus – das ist die Ostschweiz im weiteren Sinne und in der Mitte die Appenzeller, die haben aber eine eigene Bahn –, einen Anschluss an den Gotthard braucht. Das sind ja sehr freundeidgenössische Kantone. Hätten sie die gleiche Einstellung wie der Kanton Wallis, hätten wir vielleicht jetzt auch schon Milliarden in der Vorlage drin.

Ich muss Ihnen sagen: Welches die richtige Linienführung ist, darüber besteht nun noch Unklarheit. Wir haben in dieser Vorlage einen Planungskredit von 50 Millionen Franken, und hier geht es darum, zuerst die für die gesamte Ostschweiz richtige Verbindung zu wählen. Es geht nicht an, dass wir hier diese Schlacht am Hirzel führen; denn wir sind gar nicht so überzeugt – die Kantone Thurgau und Zürich sicher nicht –, ob das wirklich das Ei des Kolumbus ist. Es wäre durchaus möglich, dass eine andere Linienführung – ein Zimmerbergtunnel – eine bessere Möglichkeit bietet. Wir müssen ja schliesslich auch auf die Agglomerationen etwas Rücksicht nehmen. Wir müssen dann schauen, dass nicht die Bewohner der ganz grossen Agglomerationen sehr weit fahren, damit diejenigen der kleineren Agglomerationen nicht zu weit zu fahren brauchen.

Ich sage nicht, dass der Hirzeltunnel nicht die Lösung sein kann. Aber wir sollten ihn jetzt hier nicht zementieren und sagen: Die Verbindung Wädenswil–Hirzeltunnel–Baar sei die richtige Zufahrtslinie. Ich glaube, dass es richtig ist – und ich sage das als Ostschweizer, Herr Giger –, dass wir den Antrag Giger ablehnen; denn das wäre ein Präjudiz, und dafür ist die Zeit noch nicht reif.

Bezzola: Stima signur president, stima signur cusseglier federal, stimadas damas, stimads signurs, sco representant d'una minorità er in connex cul attatg e la coleaziun çulla transversala tra las nosas alps, ampermetta da far in per remartgas.

Weil Artikel 6 für Graubünden zu einem Schicksalsartikel wird, habe ich mir erlaubt, auch die «cuarta lingua» zu Ehren kommen zu lassen. Ich danke Ihnen im voraus, dass Sie bereit sind, in Artikel 6 Absatz 1 die Formulierung «und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung» aufzunehmen. Zu meiner Interessenbindung: Ich bin im Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn. Wir Bündner erachten dieses Entgegenkommen in Artikel 6 Absatz 1 nicht als Geschenk, weil wir ja noch gar nicht wissen, wie man gedenkt, diesen besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Es könnte damit vielmehr ein Teil des Ostalpenbahn-Versprechens eingelöst werden.

Herr Nationalrat Biel hat verschiedene Male von Geschenken an die Regionen gesprochen. Wenn das wirklich der Fall wäre, käme der Kanton Graubünden wiederum sehr schlecht weg. Man versucht mir immer wieder zu sagen, jetzt habt ihr den Vereina, jetzt solltet ihr eigentlich zufrieden sein. Sie wissen, mit dem Vereinatunnel wird die östlichste Ecke unseres Kantons, unseres Landes wintersicher erschlossen. Wenn ich von der wintersicheren Erschliessung spreche, weiss ich, wovon ich spreche, und diese Verbindung hat nichts mit den Alpen-transversalen zu tun. Diese Verbindung soll im Jahre 2000 in Betrieb genommen werden, und dann sind genau 77 Jahre verstrichen, seit die letzte Neubaustrecke der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen wurde. Wir Engadiner sind stolz und dankbar, dass wir diese Verbindung kriegen, und hoffen

natürlich, dass sie nicht in Verbindung gesetzt wird mit den Optionen Graubünden.

Persönlich bin ich enttäuscht, dass man die Variante Mini-Ypsilon von Herrn Ständerat Cavely fallenlassen will. Mit diesem Tunnel – mit diesem Stollen anstelle von zwei vertikalen Schächten – hätte man meines Erachtens einen vernünftigen Anschluss Graubündens schaffen können. Dazu hätte die ungenügend erschlossene Region Surselva ebenfalls einen Anschluss erhalten. Ich weiss, Herr Bundesrat Ogi, dass man im Zusammenhang mit der Alpentransversale nicht gerne über Strassen spricht. Wenn man aber über besondere Verkehrsverhältnisse im Kanton Graubünden spricht, bedeutet das: Schiene und Strasse.

Zur Option Graubünden: Sie besteht, wie gesagt, aus Schiene und Strasse. Es liegt ein Investitionsprogramm für die Rhätische Bahn für die nächsten fünfzehn Jahre auf dem Tisch im Betrage von 1,3 Milliarden Franken. Die Rhätische Bahn mit einem Schienennetz von 362 Kilometern muss dringend erneuert, verbessert, attraktiver gestaltet werden. Auch nach diesen Investitionen wird die RhB eine Gebirgsbahn bleiben, und das ist auch richtig so. Zur Option Graubünden gehört natürlich auch der Ausbau von Strassenteilstücken, also die Erschliessung von Strecken regionaler Bedeutung. Dazu kommt – Sie haben es ein paarmal gehört –, dass Graubünden zwei grosse Baustellen in der Region Surselva zu verkraften hat, die vertikalen Schächte auf dem Lukmanierpass und im Tujetsch.

Auch die Erschliessung, und zwar Sommer und Winter, dieser Grossbaustellen muss frühzeitig sichergestellt werden, ebenfalls auf Schiene und Strasse. Für diese Region bestehen viele Nachteile, keine Vorteile – kein direkter Anschluss an die Alpentransversale, keine bessere Erschliessung der Region. Ich freue mich heute schon auf die Zusatzbotschaft, in der den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden voll und ganz Rechnung getragen wird. Ich freue mich aber auch deshalb, weil ich weiss, dass man uns Bündner ernst nimmt und dass man uns nicht im Regen stehenlassen wird.

Zum Schluss: Weil der Kanton Graubünden ebenfalls zur Ostschweiz gehört wie der Kanton Zürich und andere, bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag II zuzustimmen.

Wellauer: Artikel 6, der Einbezug der Ostschweiz, ist ein Programmartikel. Er will dokumentieren, dass die Ostschweiz ins Transitkonzept einbezogen werden muss. Wenn ich von der Ostschweiz spreche, dann gehört mindestens verkehrspolitisch auch die Agglomeration Zürich dazu. Einerseits soll der Bund dahinwirken, dass die Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz einbezogen wird, je von Zürich in die Räume München und Stuttgart. Andererseits soll die Ostschweiz besser an die Gotthardachse angeschlossen werden. Den Vertretern der Ostschweiz geht es um die Verbesserung der Verkehrsgunst, wie man dies mit Artikel 5 auch der Westschweiz zugestanden hat.

In diesem Sinne unterstütze ich den Antrag der Kommissionmehrheit. Die Kommission beantragt zu diesem Zweck im Beschluss C einen Kredit von 50 Millionen Franken für die Planung der Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie. Sie bekundet damit, dass es ihr ernst ist mit den Anliegen der Ostschweizer Kantone. 50 Millionen Franken sind reichlich bemessen. Damit könnte man weit mehr als nur Planungsstudien erstellen.

Eine Minderheit II will sich aber heute schon auf eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar mit einem Hirzeltunnel festlegen. Als Ingenieur muss ich diesem Ansinnen opponieren. Warum? Wie soll man denn Planungsstudien sinnvoll erarbeiten, wenn den projektierenden Ingenieuren die Vorgabe gemacht wird, von Wädenswil aus mit einem Tunnel Baar zu erreichen? Es gibt doch viele andere Möglichkeiten; Herr Blocher wies bereits darauf hin. Sinn und Zweck von Planungsstudien ist, alle möglichen Varianten aufzulisten, zu prüfen und einander gegenüberzustellen. Eine Variante wird sicher: dieser Hirzeltunnel sein, wie ihn die Minderheit II vorschlägt. Aber lassen wir doch den Planern die Freiheit, nach den besten Varianten zu suchen, und schränken sie nicht mit dem Antrag der Minderheit II ein!

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Wir entscheiden dann endgültig über die Linienführung, wenn der Bundesrat die versprochene Botschaft für den Anschluss der Ostschweiz vorlegt.

Schmid: Nachdem die Walliser ihre Sonderwünsche vorgetragen haben und auch die Westschweizer im Rahmen der Hochleistungsverbindungen zu Frankreich berücksichtigt worden sind, melden sich auch noch die Vertreter der Ostschweiz zu Wort. Da ich auch als ein solcher angesprochen werden kann, möchte ich mich im Rahmen der Minderheitsanträge zu Artikel 6 äussern. Allerdings tanze ich gegenüber den Kolleginnen und Kollegen aus den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Thurgau aus der Reihe. Ich frage mich nämlich, woher unsere Ostschweizer Deputierten eigentlich wissen, ob sich die Bevölkerung überhaupt für einen starken Ausbau der Schienenstränge im Sinne der Anträge Giger und Ammann aussprechen würde.

Bis jetzt haben sich immer nur die Regierungsvertreter der Kantone und ihre Laufburschen im Bundeshaus zu möglichen Zusatzstrecken geäußert. Es gab schon Zeiten, wo jeder Kanton noch «seine» Autobahn haben wollte, aber das heisst doch noch lange nicht, dass jede Region jetzt auch noch ihre eigenen Eisenbahnstränge oder mindestens zwei Expresszubringer haben müsse.

Manchmal denke ich, wir würden vielleicht besser vor dem Bundeshaus einen grossen Sandhaufen in der Form des Alpenwalls einrichten, und da könnten dann sämtliche Regionalpolitiker, Verkehrsexperten und Tunnelingenieure mit tierischem Ernst ihre Löcher graben und ohne Schaden wieder zuschütten. Vielleicht könnten wir uns so einige neue Tunnelröhren ersparen.

Spass beiseite! Glauben Sie doch ja nicht, die Bevölkerung finde den unbegrenzten Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur als das Erstrebenswerteste, das es gibt. Vielleicht sind wir in der Ostschweiz einmal froh, vor den Folgen dieses Mobilitätswahns verschont geblieben zu sein oder in dieser Hinsicht das wirklich kleinste Uebel gewährt zu haben. Für dieses kleinere Uebel genügt auch die Version des Bundesrates.

Stucky: Ich spreche zum Antrag der Minderheit II. Den Antragstellern fehlt es an Realitätssinn, aber auch an geographischen Kenntnissen.

1. Ausgangspunkt ist Wädenswil, also in der Mitte des linken Zürchersees. Das befriedigt schon nicht, wenn man von Zürich her, also von Norden, in den Gotthard einfahren will, weil man heute bereits eine gute Zufahrt hat, zumindest bis Zug doppelspurig. Es befriedigt aber vor allem die Ostschweiz nicht. Warum soll man denn von Chur-Sargans-Pfäffikon so weit – bis fast auf die Höhe von Horgen – in den Norden fahren, um dann gegen Süden einzubiegen?

2. Der Hirzeltunnel soll in der Ebene von Baar enden, möglicherweise in bezug auf das Ausgangsportal mit dem Zimmerberg tunnel zusammengelegt werden. Das ist eine Möglichkeit. Sie hätte wenigstens den Vorteil, dass nicht ein neues Bahntrasse geschaffen werden muss. Wenn das aber der Fall ist, dann bitte ich die Befürworter dieser Idee, einmal in die Ebene von Baar zu kommen und selbst festzustellen, dass sie überbaut ist und man dort gar kein zweites Geleise bauen kann.

3. Wenn Sie dann in Zug angelangt sind und Richtung Süden nach Goldau fahren wollen – das ist ja der Ausgangspunkt –, müssten wir die Strecke Zug-Arth-Goldau mit einem zweiten Geleise ausbauen. Es handelt sich um die kurvenreichste Strecke der ganzen Gotthardbahn, die kaum ein gerades Stück aufweist. Einigleisig heute; ein zweites Geleise zu bauen wird sehr teuer; weil beim Zugerberg Rutschgefahr besteht. Allerdings sieht diese Studie vor, dass man allenfalls unterirdisch gar nicht nach Zug fährt, sondern nördlich durch den Kanton Zug in einem grossen Bogen nach Rotkreuz. Aber wir haben es eben abgelehnt, Rotkreuz als Ausgangspunkt zu nehmen. So ist also diese Möglichkeit auch nicht gegeben.

Wenn man zusammenzählt, wieviel länger die Strecke würde von der Ostschweiz, insbesondere vom Kanton Graubünden, her, stellt man aufgrund dieser Studie fest, dass es etwa 40 km

wären. Also ein teurer Betrieb, eine halbe Stunde Fahrzeit mehr. Alles Dinge, die ins Gewicht fallen, wenn wir das Kosten/Nutzen-Verhältnis rechnen.

Infolgedessen täten die Ostschweizer wohl besser daran, die Schleuse zu öffnen für andere Varianten im Sinne von Herrn Wellauer, nämlich z. B. für die Lösung, bereits in Pfäffikon mit einer Untertunnelung des Sattels die Verbindung zum Gotthard herzustellen. Das wäre à la longue wesentlich klüger. Gesamthaft gesehen – ich teile die Meinung von Herrn Kollege Wellauer völlig –: Lassen Sie doch die Variantenbreite bestehen; beschränken Sie sie nicht auf eine unmögliche Lösung!

Kühne: Die Antwort für den Satteltunnel muss nicht ich Ihnen geben, das wird Herr Weber tun. Wir haben schon wiederholt – auch in der Kommission – über diese Variante gesprochen.

Es bestehen zwei Probleme für den Anschluss der Ostschweiz: Der eine Punkt betrifft die Verbesserungen am bestehenden Netz, und diese können wir mit fortschreitender Planung verwirklichen. Die Kommission hat 50 Millionen Franken eingesetzt. Damit wird es endlich möglich, den Planungsstand in der Ostschweiz auf ein gleiches Niveau zu bringen, wie er bei der Gotthard-Strecke und beim Lötschberg vorhanden ist. Hier hatten wir bisher einen massgeblichen Rückstand zu beklagen.

Dann gibt es einen zweiten Punkt: die eigentliche Verbindung. Hier braucht es sehr wahrscheinlich eine kurze Neubaustrecke.

Wenn Sie die Varianten von Balestra studieren, erhalten Sie den Eindruck – das ist auch so beschrieben –, dass die beste Variante der Vorschlag der Minderheit II (Ammann) ist.

Es geht uns vor allem darum, dass auch hier Planungsräume festgelegt werden.

Herr Stucky, es geht nicht darum, dass man hier mit dem Meter ins Gelände geht. Wir haben genau das gleiche Problem wie im Wallis, im Berner Oberland sowie in den Kantonen Uri und Tessin: Es geht um Planungsräume.

Mit dem Antrag der Minderheit II (Ammann) haben Sie genügend Flexibilität für noch bessere Lösungen.

Weshalb liegt uns soviel daran, dass dieser Antrag jetzt schon angenommen wird oder mindestens bis zur Volksabstimmung im Bundesbeschluss A verankert sein muss? Es ist eine Neubaustrecke, die dem Referendum zu unterstellen ist. Damit hat das Volk in einer Abstimmung Gelegenheit, über das ganze Paket zu entscheiden, nämlich über alle drei Neubaustrecken, über zwei sehr grosse und über eine kleine. Keinesfalls können wir uns damit abfinden, dass wir später einmal mit unserer Vorlage allein vors Volk gehen müssen mit möglichst vielen, frisch erarbeiteten Varianten. Das werden dann nämlich Varianten bleiben, so wie der Splügen auch eine Variante geblieben ist.

Columberg: Gestern haben wir uns über die Vernachlässigung der Ostschweiz in der Vergangenheit beklagt. Heute haben wir die Möglichkeit, in die Zukunft zu schauen und diesen unbefriedigenden Zustand zu korrigieren. Dabei darf ich den Bundesrat selber – das ist ja eine gute Adresse – auf Seite 47 der Botschaft zitieren: «Ein spezielles Problem im Zusammenhang mit dem Ostalpenbahn-Versprechen bildet die bündnerische Verkehrslage. Sie macht eine Option Graubünden nötig. Der Kanton Graubünden hat mit der Rhätischen Bahn ein eigenes Eisenbahnnetz geschaffen, das in den nächsten Jahren wesentlich modernisiert und ausgebaut werden muss. Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton dabei zu unterstützen...»

Das ist eine sehr wertvolle Aussage, Herr Bundesrat Ogi. Sie kennen ja auch den konkreten Inhalt des damit verbundenen Wunsches. Einen wertvollen Ansatz in dieser Richtung bildet der Zusatz in Artikel 6 Absatz 1, wonach der Bund den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung trägt.

Es darf aber nicht bei einem leeren Versprechen bleiben. Für uns bedeutet dieser Zusatz eine klare Zusicherung, eine Verpflichtung des Bundes, beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs tatkräftig mitzuhelfen. Ich denke dabei in erster Linie an das Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn – Herr Bezola hat es bereits erwähnt – und an den projektbedingten

Ausbau der Strecke Chur–Sedrun. Um spätere Interpretationsprobleme vermeiden zu können, möchte ich diese Erwartung hier deutlich zum Ausdruck bringen. Der erwähnte Zusatz beinhaltet demnach die Zusage zu einer bedeutenden Bundeshilfe für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kanton Graubünden. Dieser Kanton hat weit überdurchschnittliche Verkehrslasten zu tragen. So beträgt die Nettoverkehrslast pro Kopf der Bevölkerung in Graubünden 869 Franken, der schweizerische Durchschnitt jedoch nur 591 Franken. Das bedeutet eine Mehrbelastung von 50 Prozent. Mit einer bedeutenden Bundesleistung könnten diese frappanten Unterschiede etwas gemildert werden. Wir können damit eine bessere Beachtung des Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Landesteile erreichen. Das ist eine wichtige staatspolitische Massnahme.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Zusatz zu unterstützen. Ich danke Ihnen allen und auch Ihnen, Herr Bundesrat, für das Verständnis.

M. Zbinden Paul, rapporteur: De même qu'à l'article 5, l'article 6 tente d'intégrer la Suisse orientale dans le transit alpin. La commission a voulu traiter la Suisse orientale et la Suisse occidentale de façon non pas égale, mais analogue. La Suisse orientale doit également être intégrée au réseau européen à haute performance, même si l'Allemagne ne dispose pas de TGV comme la France. Par conséquent, les tronçons entre Zurich, d'une part, Stuttgart et Munich, d'autre part, devront être développés.

En outre, nous demandons, à l'instar du Conseil fédéral, une meilleure liaison de la Suisse orientale avec le Saint-Gothard. Mais cette liaison ne fait pas l'objet de l'arrêté que nous traitons dans le cadre du transit alpin. Elle sera donc proposée dans un autre message du Conseil fédéral, celui-ci prévoyant des mesures pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Suisse orientale, y compris les Grisons. RAIL 2000 et les programmes d'investissements ordinaires des CFF feront d'ailleurs également des efforts dans ce sens.

Pour répondre aux intérêts légitimes du canton des Grisons, la commission a ajouté, après un vote de 19 voix contre 4, que la Confédération devra également tenir compte des conditions particulières des Grisons dans le domaine des transports ferroviaires. Tout cela n'est pas réalisé dans le cadre direct de ce transit alpin, mais il le sera dans le message susmentionné par d'autres investissements.

Quant à la proposition de minorité I Giger, la commission l'a rejetée par 16 voix contre 11. Cette proposition demande, dans le cadre du transit alpin, le développement du tronçon Coire–Munich. Elle vise évidemment un futur tunnel du Splügen. L'amélioration de la ligne dans la vallée du Rhin fera également l'objet du message particulier du Conseil fédéral, puisque cette ligne n'est pas en relation directe avec le transit alpin. Je vous invite donc à rejeter la proposition de minorité I.

En ce qui concerne la suggestion de M. Oehler, elle demande que la Confédération réalise une meilleure liaison avec la ligne du Gothard, ce que désire d'ailleurs la commission, mais M. Oehler ajoute «dans le cadre de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes». Nous estimons que cette liaison devra également faire l'objet du message particulier concernant la Suisse orientale. En cas d'acceptation de cette proposition, il faudra prévoir une nouvelle ligne qui ne pourrait être réalisée que sur la base d'un arrêté particulier. Il faudra alors stipuler l'endroit de cette nouvelle ligne. Or, la proposition de M. Oehler ne peut être intégrée ici puisqu'elle ne dessine aucune ligne concrète.

Je précise encore que nous suggérons de biffer l'alinéa 2, afin de ne pas donner l'impression qu'une étude d'opportunité n'est demandée que pour l'intégration de la Suisse orientale. Ceci est tout à fait normal et doit être pris en considération pour toutes les nouvelles lignes.

La proposition de la minorité II de M. Ammann est au centre des préoccupations de la Suisse orientale qui désire trouver immédiatement, dans le cadre du projet du transit alpin, un raccordement direct avec le Saint-Gothard. La minorité Ammann voudrait réaliser ce raccordement par une nouvelle ligne reliant Wädenswil à Baar par un tunnel du Hirzel. Ce der-

nier, à voie unique, reviendrait, selon les estimations, à environ 300 millions de francs. La commission estime qu'il n'est pas judicieux de décider maintenant la construction d'un tunnel du Hirzel, sans connaître la planification globale de l'intégration de la Suisse orientale au transit alpin. Cela devra être résolu dans le message cité à plusieurs reprises.

Mais nous avons fait un pas, en ce sens que nous avons voté dans l'annexe à l'arrêté C un crédit de planification de 50 millions, afin que l'intégration de la Suisse orientale puisse être réalisée immédiatement.

Au nom de la commission, je vous invite à suivre la majorité et à rejeter les minorités I et II ainsi que la proposition Oehler.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Beim Artikel 6 geht es – wie bereits mehrfach erwähnt – um den Einbezug der Ostschweiz, wobei wir in der Kommission bereits feststellen mussten, dass die Definition der Ostschweiz sehr schwierig ist. Es gibt Kantone, die glauben, sie gehören dazu, und andere meinen, sie gehören nicht mehr dazu. Da wäre ein Definitionsbedarf gegeben.

Die Kommission hat ganz klar erkannt, dass die Ostschweiz Bedürfnisse hat, die erfüllt werden müssen. Ich habe es schon in der Eintretensdebatte gesagt: Das sind Rückstände, das sind Versäumnisse vergangener Jahrzehnte, die vor allem das heutige Schienennetz betreffen. Nach den neuesten Entwicklungen ist es selbstverständlich, dass man auch Wünsche hat bezüglich Anschluss.

Aus diesen Gründen haben wir den Artikel in der Kommission etwas ausgeweitet. Die Kommissionsmehrheit hat als Hauptforderungen den Einbezug der Ostschweiz formuliert, vorab in das europäische Hochleistungsnetz. Das heisst konkret: Anschlüsse via Zürich nach Stuttgart und München. Das ist die beste Möglichkeit, in der Nordostschweiz einen Anschluss zu finden, vor allem deshalb, weil sich das Konzept der Deutschen Bundesbahnen bis nach München erstreckt.

Im weiteren verlangen wir, dass eine verbesserte Verbindung mit der Gotthardlinie zu suchen ist und dass dabei den Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung zu tragen sei.

Wenn man aber die Anträge sieht, so stellt man fest, dass diese Bestrebungen zum Teil auseinanderlaufen. Damit will ich kurz diese Minderheiten I und II kommentieren:

Der Antrag der Minderheit I (Giger) enthält die weitergehende Forderung eines Direktanschlusses von Chur nach München. Da dieser Anschluss auch über Zürich zu finden ist, wäre eine separate Erwähnung von Chur–München überflüssig. Das würde bedeuten, bereits jetzt formell eine Direktlinie Chur–München zu fordern, bevor entsprechende Frequenzbedürfnisse vorliegen; das ist wohl des Guten zuviel.

Der Antrag der Minderheit II (Ammann) geht auch von der Grundforderung der Kommission aus. Man will das SBB-Netz erweitern mit einer neuen Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar durch einen Hirzeltunnel. Die Kommission hat auch die Wünsche der Ostschweizer Regierungen angehört. Der Antrag Ammann ist immerhin konkreter geworden als die Vorstellungen der Ostschweizer Regierungen. Man hat uns nämlich einfach gesagt, man wolle einen Tunnel von Pfäffikon nach Arth-Goldau; es sei gleich, wo er durchgehe. Vor allem hat man überhaupt keine Vorstellungen darüber, auf welchen Zufahrtsachsen man die Ostschweiz erschliessen will. Man hatte beispielsweise keine Meinung darüber, ob die Bodensee-Toggenburg-Bahn am Ricken ausbaubedürftig sei oder nicht. In dieser Hinsicht war der Antrag der Ostschweizer Vertretung doch allzu sehr in den Wolken.

Der Antrag Ammann ist leider auch nicht zu Ende gedacht: Wenn man ihn anhand der Landkarte prüft, ist er nichts anderes als eine gute Verbindung des Kantons Graubünden mit der Gotthardachse, und zwar von Ziegelbrücke her über Pfäffikon–Wädenswil nach Arth-Goldau. Aber wo wollen Sie die übrige Ostschweiz anschliessen? Auch hier keine Antwort.

Entsprechend meiner Befangenheit als Schwyzer Vertreter muss ich Ihnen sagen, dass sowohl der Antrag Ammann mit dem Hirzeltunnel wie auch die Meinung der Kollegen Stucky und Wellauer mit dem Satteltunnel keine Lösung für den Kanton Schwyz bedeutet, sondern eher eine Belastung. Das be-

deutet gar nichts anderes als einen Abbruch der bestehenden Süd-Ost-Bahn, denn wir wollen und können keine Bahn betreiben, deren Frequenzen durch andere Neubauten entsprechend reduziert werden. Es würden da weitere Probleme auftauchen, es sei denn, der Bund wolle auch diese Privatbahn – wie bereits andere – unter seine Fittiche nehmen.

Ein weiteres: Ob in Pfäffikon oder in Wädenswil, dieser Anschluss ist ein Unterfangen, das in der dicht besiedelten Hangzone am Zürichsee nicht realisiert werden kann. Wenn schon, gibt es bessere Lösungen für die Verknüpfung mit der Gotthardachse – selbstverständlich gibt es Lösungen.

Zum Absatz 2: Der Bundesrat hat einen entsprechenden Absatz 2 formuliert, vor allem die Verpflichtung zu Zweckmässigkeitsprüfungen. Wir meinen, dieser Absatz 2 sei überflüssig; es ist eine Selbstverständlichkeit, dass man entsprechende Zweckmässigkeitsprüfungen durchführt.

Eine letzte Stellungnahme zum Antrag Oehler: Ich möchte ebenfalls im Namen der Kommission diesen Antrag zur Ablehnung empfehlen – nein, nicht im Namen der Kommission, er war damals gar nicht bekannt –, aber meine persönliche Meinung hierzu: Dieser Antrag beinhaltet nichts anderes als eine uneingeschränkte Kompetenz zur Sanierung des gesamten Schienennetzes in der Schweiz, und das noch gekoppelt mit der Neat-Realisierung. Das Vorhaben ist nicht zu realisieren, nicht zu verkraften und vermutlich auch in dieser Zeitspanne fast nicht zu finanzieren.

Ich bitte Sie um Ablehnung dieses Antrages.

Bundesrat Ogi: Ich werde am Schluss meiner Ausführungen die Fragen der Herren Nationalräte Columberg, Portmann und Bühler beantworten.

Zunächst zu Artikel 6, Einbezug der Ostschweiz: Auch Artikel 6 ist ein Programmartikel. Er will klar dokumentieren, dass die Ostschweiz in das Transitkonzept einbezogen werden muss. Dazu spricht Absatz 1 zwei Bereiche an:

1. Er zeigt auf, dass die Verbesserung der «Verkehrsgunst» auch über eine bessere Erschliessung über die Grenze hinaus nach München und Stuttgart zu beeinflussen ist. Hierzu können wir nur unsere Absicht bekunden, dass wir darauf hinwirken wollen.

2. Es steht natürlich auch eine direkte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie zur Diskussion.

Herr Nationalrat Giger hat gesagt, der Bundesrat tue sich schwer mit der Ostschweiz. Das ist nicht so. Wenn ich ihm zuhöre, habe ich eher den Eindruck, er tue sich schwer mit dem Bundesrat. Die Strecke St. Margrethen–Lindau–München ist mit jener von Zürich nach München identisch. Und für die Schweizer Strecke Chur–St. Margrethen ist folgendes geplant – Herr Giger ist leider nicht da, aber ich hoffe, dass man es ihm mitteilt, denn er wird seine helle Freude haben –: Der Abschnitt Landquart–Bad Ragaz wird voraussichtlich bis 1995 auf Doppelspur ausgebaut. Das Konzept «Bahn 2000» enthält auch einen teilweisen Ausbau auf Doppelspur zwischen Sargans und St. Margrethen; eine durchgehende Doppelspur im Rheintal – Herr Nationalrat Oehler ist da – könnte allerdings nur bei ausgewiesenem Bedarf an Kapazität verantwortet werden – diese Frage wird noch abgeklärt. Eine Aufwertung des Korridors im St. Galler Rheintal ist zudem in Zusammenhang mit dem Alpentransitkonzept geprüft worden. Der Antrag Giger ist in diesem Sinne abgedeckt, und ich bitte, ihn abzulehnen.

In bezug auf den Antrag Ammann hat Herr Wellauer klar und deutlich gesagt, wir sollten en connaissance de cause handeln. Wir können jetzt nicht festlegen, wo dieser Anschluss erfolgen soll, weil die Abklärungen noch im Gange sind. Ihre Kommission – Sie sind auch Mitglied, Herr Nationalrat Ammann – hat ja an der letzten Sitzung noch 50 Millionen beschlossen, und es werden jetzt diese Abklärungen getätigt. Sie sollten das jetzt nicht festschreiben. Meines Wissens steht im Vordergrund eine Verbindung aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar mit einem direkten Anschluss von Zürich. Das alles ist im Gang. Die Studien werden bald einmal vorliegen, und ich habe Ihnen ja auch versprochen, dass die Zusatzbotschaft für die Ostschweiz in diesem Sommer oder Herbst vorliegen wird, also wenn Sie noch im Parlament sind, Herr Nationalrat Ammann.

Herr Nationalrat Oehler will von mir ein Versprechen: Ihnen verspreche ich heute abend überhaupt nichts. Ich will nicht, dass Sie mich schon jetzt unter die alt Bundesräte einreihen. Ich verspreche lediglich, dass wir den Anschluss an die Ostschweiz mit einer Botschaft genaustens prüfen werden – im Interesse der Ostschweiz. Alle die anderen Fragen, die Sie angesprochen haben, den Tunnel in Montlingen – Ihr Hobby – und anderes, das werden wir auf einer anderen Ebene behandeln, wenn darin Ihr Kanton hier entschieden hat. Dann kann der Bundesrat entscheiden, aber nicht vorher.

Ich möchte Sie auch bitten, den Antrag Oehler abzulehnen. Er beinhaltet eine Ergänzung eher redaktioneller Natur und ist deshalb nicht nötig. Es ist für uns selbstverständlich, dass die verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie in den Rahmen der Verwirklichung des Alpentransits gehört. Das ist ja gerade auch der Zweck der Uebung. Die beantragte Ergänzung ist auch zur Klärung nicht nötig. Das gleiche gilt in zeitlicher Hinsicht auch für die Verkehrsanliegen Graubündens.

Damit komme ich zur Frage Columberg von heute morgen, die eben noch untermauert wurde. Er möchte vom Bundesrat eine Garantie, dass das Investitionsprogramm der RhB, das 1,3 Milliarden Franken oder 1300 Millionen Franken umfasst, in das Paket Alpentransit in der Zusatzbotschaft einfliesst. Der Bundesrat ist bereit – Herr Nationalrat Columberg, Sie wissen es, und ich sage es auch an die Adresse der Herren Nationalräte Portmann und Bezzola –, die Anliegen der RhB im Rahmen der ordentlichen Investitionshilfe an die Privatbahnen zu prüfen. Wenn Sie schon aus der Botschaft zitiert haben, Herr Nationalrat Columberg, haben Sie – von Ihnen aus gesehen – beim entscheidendsten Punkt gestoppt. Ich möchte zuhänden der Materialien sagen, wie es in der Botschaft genau heisst: «Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton (Graubünden) dabei zu unterstützen, und zwar» – das haben Sie nicht mehr zitiert – «über die Rahmenkredite der Privatbahnen oder eine allfällige Sonderfinanzierung.» Sie sehen, ich bin offen und lege alles auf den Tisch. Das werden wir tun, die Modalitäten werden zurzeit abgeklärt.

Zu den Herren Portmann und Bezzola: Herr Portmann hat sich heute morgen über die schlechte Erschliessung des Kantons Graubünden beklagt und sprach von einer SBB-Wüste; er verlangte einen Bahnausgang nach Süden. Herr Nationalrat Burckhardt beispielsweise – und das ist der Kontrapunkt, Herr Nationalrat Portmann – hat die RhB als beispielhaft dargestellt. Die Wahrheit wird wohl in der Mitte liegen, das gebe ich gerne zu. Aber auf alle Fälle, Herr Nationalrat Portmann, kann man in bezug auf die Eisenbahntechnik beim Kanton Graubünden nicht von einer SBB-Wüste reden. Die Idee, den Vertikalschacht Rueras so zu bauen, dass er als Eisenbahnzugang zum Gotthard-Basistunnel dient, haben wir in einem umfassenden Zusatzbericht behandelt und der Kommission auch vorgelegt. Die Kommission hat diesen Antrag mit allen Stimmen gegen eine abgelehnt, das ist die Tatsache, mehr kann ich dazu nicht sagen.

Schliesslich ein letztes zu Herrn Nationalrat Portmann: Ich glaube, es ist etwas übertrieben, wenn Sie sagen, dass aus einem Eisenbahntunnel dreckige Luft herausströmt. Bitte verwechseln Sie den Eisenbahntunnel nicht mit einem Strassentunnel.

Zu Herrn Nationalrat Bühler möchte ich auf seine vielen Fragen folgendes sagen: Die Verkehrsprognosen für die Ostschweiz erstellte nicht das BAV (das Bundesamt für Verkehr), sondern erfahrene Fachleute der Prognos Basel und der Hochschule St. Gallen aufgrund eines Auftrages der Behörde-delegation der Ostschweiz, und da war auch der Kanton Graubünden dabei. Zweitens, Herr Nationalrat Bühler, versteht die Bündner Regierung unter «Option Graubünden» auch grosse Strassenprojekte, namentlich im Prättigau und im Bündner Oberland. Diese an sich verständlichen Anliegen gehören nicht in eine Eisenbahntransitvorlage. Der Weg über die Strassenbauprogramme ist der richtige Weg, und wir sind daran – Sie wissen das, Herr Nationalrat Bühler –, ein neues, langfristiges Bauprogramm zu erarbeiten, und da werden wir der Option Graubünden Rechnung tragen. Die Option Graubünden gehört aus unserer Sicht nicht nur in diese Zusatzbot-

schaft, sondern muss über verschiedene Botschaften abgedeckt werden.

Bitte beachten Sie auch, dass die Unterstützung und damit die Erfüllung dieser Option nicht nur hier heute und im Rahmen der Zusatzbotschaft versprochen werden können. Und den Bündnern muss ich doch sagen, dass am Vereina endlich nicht mehr nur die Juristen, sondern endlich die Bauarbeiter in Aktion getreten sind.

Ich möchte Sie bitten, die Anträge abzulehnen und der Kommission zu folgen.

Oehler: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi, dass er zuhänden der Materialien festhält, dass die Ostschweizer Anliegen im Rahmen der Realisierung in das Alpentransitvorhaben einbezogen werden. Besten Dank, damit bin ich zufrieden. Wir freuen uns darauf, und ich ziehe meinen Antrag selbstverständlich zurück.

Präsident: Der Antrag Oehler ist zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	25 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	89 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	27 Stimmen

Art. 6bis (neu)

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.

Antrag Vollmer

Abs. 2 (neu)

Die im Konzept «Bahn 2000» vorgesehenen Verkehrsleistungen sowie die Bedürfnisse des Agglomerations- und Regionalverkehrs dürfen auf den Zufahrtsstrecken zu den Alpentransversalen nicht beeinträchtigt werden.

Art. 6bis (nouveau)

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau et règle le financement de cette extension.

Proposition Vollmer

Al. 2 (nouveau)

Les prestations ferroviaires prévues par RAIL 2000 et les besoins des trafics régional et d'agglomération seront également assurés sur les lignes d'accès aux transversales alpines.

Vollmer: Herr Bundesrat Ogi hat mehrmals, in der Eintretensdebatte gestern, bei der Diskussion über die Lötschbergachse heute vom guten Zusammenspiel der Neat mit «Bahn 2000» gesprochen. Wenn ich hier im Rat herumblicke, dann sehe ich viele Gesichter von Kolleginnen und Kollegen, die sich vor vier Jahren landauf, landab vehement für die «Bahn 2000» eingesetzt haben, nicht zuletzt auch deshalb, weil das Konzept «Bahn 2000» ja eben kein Hochleistungsbahnkonzept von Genf nach St.Gallen war, sondern weil man damit eben gerade ein Konzept der Fläche präsentierte, das möglichst alle Landesteile miteinbezogen hat. Im Abstimmungskampf haben denn auch der Bundesrat und die SBB immer wieder mit den besseren, neuen und guten Verkehrsleistungen geworben, die mit dem Konzept «Bahn 2000» möglich sein sollen. Das Schweizer Volk hat unter diesen Annahmen, mit diesen Vorgaben diesem Projekt auch zugestimmt. Ich meine, das gilt es heute zu respektieren und einzulösen.

Was hat das alles mit der Neat zu tun? Ich meine, sehr viel. Die neuen Alpentransversalen funktionieren ja nicht allein mit den zwei neuen Basistunnels. Nein, der zukünftige Transitverkehr

belastet vor allem auch die Zufahrtsstrecken durch das Mittelland und teilweise auch mitten durch grosse Agglomerationen.

Ueber flankierende Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes wurde schon beim Artikel 2 ausführlich diskutiert. Mein Antrag zielt insofern auf flankierende Massnahmen, als wir damit sicherstellen wollen, dass auf den Zufahrtsstrecken zur Neat der schweizerische Verkehr nicht unter die Räder kommt. Es gibt ja leider verschiedene ernstzunehmende Anzeichen dafür – nicht zuletzt auch Äusserungen von seiten der SBB selber –, dass mit der Neat auf den Zufahrtsstrecken das Verkehrsleistungskonzept der «Bahn 2000» unter Umständen zurückgestellt werden müsste. Da meinen wir, dass es dies zu verhindern gilt.

Der Ergänzungsantrag setzt hier eine klare Schranke. Würde er abgelehnt, so würde ja damit signalisiert, dass man jetzt schon in Kauf nehmen will, dass die versprochenen Verkehrsleistungen der «Bahn 2000» mit dem Neat-Projekt in Frage gestellt werden. Die Missachtung des Volksentscheides von 1987 wäre ein schlechtes Omen für einen Neat-Volksentscheid.

Ein weiterer Aspekt betrifft den Agglomerations- und Regionalverkehr: Gerade im Regionalverkehr stehen wir ebenso vor der Bewältigung grosser verkehrspolitischer Probleme und Aufgaben. Das wird sicher nicht überall nach den Massstäben der S-Bahn in der Region Zürich möglich sein. Ich nehme beispielsweise die Region Bern, sehr weit definiert, bis Biel, Thun, Burgdorf, Freiburg. Hier ist gegenwärtig ein Konzept vor der Verwirklichung, das weitgehend auf dem bestehenden Schienennetz abzuwickeln sein wird. Ich meine nun, ohne klare Zusatzbestimmung – wie sie mein Antrag formuliert – sind die Konflikte heute schon vorprogrammiert. Wir müssen darum unbedingt gewährleisten, dass «Bahn 2000» und Neat und der Agglomerations- und Regionalverkehr nebeneinander bestehen können.

Es wäre deshalb meines Erachtens verheerend, eine Neat-Vorlage zu verabschieden und dann vor dem Volk vertreten zu müssen, welche keine klaren Bestimmungen über das Miteinander von Agglomerations- sowie Regionalverkehr und Neat enthält.

Wenn ich vom Regionalverkehr gesprochen habe, möchte ich das präzisieren: Das würde nicht bedeuten, dass nicht auch der Regionalverkehr unter Umständen dort, wo es verkehrspolitisch sinnvoll ist, auf die Strasse umgelegt wird. Es gibt sicher Beispiele, wo man damit sogar bessere Erschliessungen gewährleisten kann, weil die Dörfer dann auch besser bedient werden können. Wir können und wollen aber nicht einfach den Agglomerations- und Regionalverkehr und die dem Volk versprochenen Verkehrsleistungen des Konzeptes «Bahn 2000» der Neat opfern. Sonst haben wir die Rechnung ohne die Stimmbürger gemacht.

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu meinem Antrag.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 6bis a été introduit par la commission. Nous nous sommes rendu compte que le transit alpin par les deux tunnels de base provoquera à certains endroits, notamment sur la partie centrale du plateau où se trouvent les accès pour les deux axes du Gothard et du Loetschberg, ainsi que le trafic est-ouest, en particulier dans le canton d'Argovie, une charge de trafic supplémentaire qui ira au-delà des capacités du réseau existant. La Confédération est donc chargée par l'intermédiaire d'un nouvel article 6bis de garantir, jusqu'à la mise en exploitation des deux nouvelles lignes de base, l'extension nécessaire des lignes d'accès existantes et de régler son financement. La Confédération dispose ainsi d'un certain temps pour réaliser cette tâche. La commission vous propose cette nouvelle disposition par 13 voix contre 9.

Quant à la suggestion de M. Vollmer, il est évident que le transit alpin doit être coordonné, non seulement avec RAIL 2000, mais également avec le trafic régional et d'agglomération. Si l'on se fonde sur le texte allemand qui utilise les termes «ne pas entraver», vous risquez en l'adoptant de ne pas permettre la réalisation de cette coordination. On donne l'impression que RAIL 2000, le trafic régional et d'agglomération, a une

priorité. On devra répondre à cette exigence soulevée par M. Vollmer, en fonction des conditions locales. Si on utilise cette formulation, notamment en français, je crains qu'on donne systématiquement la priorité à RAIL 2000. Cela ne me semble pas praticable. L'idée de M. Vollmer doit être reprise dans le sens du transit alpin, mais la formulation va trop loin puisqu'elle donne d'emblée la priorité à RAIL 2000 et au trafic régional et d'agglomération.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 6bis wollte die Kommission klarstellen, dass es auch unserem Bestreben entspricht und eine Selbstverständlichkeit ist, dass man dafür sorgt, auf den Zufahrtsstrecken – den Bedürfnissen entsprechend – die notwendigen Ausbauten vorzunehmen, und dass der Bundesrat oder die Bahnträger dann aufgefordert sind, rechtzeitig die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen und deren Finanzierung zu sichern. Unsere Kommission hat diesem Antrag mit 13 gegen 9 Stimmen zugestimmt.

Hingegen muss ich zum Antrag Vollmer folgendes sagen: Dieser Antrag sieht gut aus, aber er enthält Forderungen, die gefährlich sind. Er ist eine verbindliche Verpflichtung zur Koordination. Ich meine: Koordination ja, aber nur nach Bedürfnis und wo möglich. Wir dürfen auf keinen Fall dafür sorgen, dass unter Umständen das Alpentransitprojekt wegen der Priorität «Bahn 2000» an bestimmten Orten verhindert wird. Ich meine aber, es ist im Interesse der Bahnträger – und sie werden identisch sein –, dass sie entsprechende heikle Knoten lösen werden, denn letztlich geht es allen um gleiche: um eine rechtzeitige Betriebsübergabe ohne Probleme. Ich glaube, das ist eine Aufgabe, die dem Betrieb obliegt, und da können wir nicht dreinreden. Diese Aufgabe liegt in der Verantwortung der Bahnträger.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Antrag Vollmer abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Ich werde auch hier die Fragen der Herren Nationalräte Rüttimann und Bircher noch ganz kurz beantworten. Ich möchte zu Artikel 6bis folgendes sagen. Herr Nationalrat Vollmer hat festgestellt, dass die nationalrätliche Kommission einen neuen Artikel 6bis mit einem Wortlaut formuliert hat, der eigentlich in seine Richtung geht. Aber er verlangt, dass der Agglomerations- und Regionalverkehr auf den Zufahrtsstrecken nicht beeinträchtigt werden dürfe; dieser Antrag geht zu weit, denn es ist nicht möglich, heute über das in zwanzig Jahren gültige Betriebskonzept abschliessende Angaben zu machen und Auskunft zu erteilen. Ich meine, jedes Problem sollte zu seiner Zeit gelöst werden. Es ist ein Problem, aber wir können unmöglich bereits heute sagen, wie das dann aussieht, denn die Berechnung für den alpenquerenden Verkehr ist ja nicht endgültig. Wir kennen die Kapazitäten und damit die Belastung der Zulaufstrecken noch nicht, und deshalb ist Ihr Problem zu einem späteren Zeitpunkt zu lösen. Ich möchte Ihnen jedoch zur Beruhigung mit auf den Weg geben, dass beispielsweise zwischen Bern und Thun im vorgesehenen Konzept 64 Regionalzüge eingeplant sind. Ein angemessenes Angebot, Herr Nationalrat Rüttimann und Herr Nationalrat Keller, ist auch in Ihrer Region vorgesehen. In weniger dicht besiedelten Gebieten gilt aber auch in Zukunft aufgrund der heutigen Beurteilung grundsätzlich der Stundentakt. Bei voller Auslastung des Systems könnten sich – das muss ich den Herren Rüttimann, Keller und Bircher sagen – bei der Aargauer Südbahn Kapazitätsprobleme ergeben. Das möchte ich gerechterweise sagen, und da müssen wir noch Lösungen suchen. Wir wollen den Regionalverkehr nicht vernachlässigen. Schliesslich ist zur Formulierung von Herrn Vollmer noch zu sagen, dass die Bezugnahme auf «Bahn 2000» zwar noch konkret ist; der Begriff «Bedürfnisse des Agglomerations- und Regionalverkehrs» ist aber völlig unklar und so nicht gesetzestauglich. Denn was heisst Bedürfnis? Ich sage ganz klar, ich habe lieber einen vollen Autobus als leere Züge, die in der Landschaft herumfahren und mit einem Lokomotivführer und einem Kondukteur «auf Exkursion» gehen. Wir müssen situativ handeln und deshalb das Problem lösen, wenn es ansteht. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Vollmer abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1
Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote
Für den Antrag Vollmer
Dagegen

29 Stimmen
51 Stimmen

Präsident: Damit erübrigt sich ein Aufteilen des Wortlautes in Absätze.

Art. 7
Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3 (neu)

Spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Basistunnel müssen die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein.

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3 (nouveau)

Les lignes d'accès doivent être aménagées quant à l'atténuation du bruit au plus tard au moment de la mise en exploitation des tunnels de base.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il est évident que les CFF et le BLS seront obligés, durant la réalisation des deux nouvelles lignes, d'adapter le réseau actuel, notamment les axes existants, aux besoins du transit alpin, afin de réaliser un ensemble cohérent. Comme on vient de le dire, RAIL 2000 doit faire partie de ces efforts.

En outre, nous nous sommes penchés sur le problème du bruit provoqué par le trafic ferroviaire, particulièrement par celui du transit alpin.

La commission vous propose un nouvel alinéa 3 qui demande aux CFF et au BLS d'aménager les lignes d'accès en vue d'atténuer le bruit jusqu'à la mise en exploitation des nouveaux tunnels de base. Une lettre des CFF adressée à l'Office fédéral des transports contient un bref concept d'assainissement par des mesures contre le bruit à prendre durant la période de 1990 à 2002. Il est évident que de telles mesures sont nécessaires pour répondre aux exigences de la loi et des ordonnances sur la protection de l'environnement. Il en résulte des frais considérables allant de 1,5 à 2,4 milliards supplémentaires dans le cadre des investissements ordinaires des CFF et du BLS. L'alinéa 3 nouveau a été voté par la commission par 25 voix contre zéro.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: In Artikel 7 geht es um die Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes. Bei Absatz 1 ist eine Selbstverständlichkeit festgehalten, nämlich dass die beiden Bahnträger SBB und BLS ihre Netze etappenweise den neuen Linien bis zur Inbetriebnahme anzupassen haben. Der Bundesrat hat den Auftrag zu koordinieren, weil es da und dort verschiedene Bahnträger gibt. Also auch dieser Zusammenhang und diese Absprachen sind sicherzustellen, wenn es nicht selbstverständlich geschieht.

Bei Absatz 3 hat die Kommission bewusst eine verpflichtende Formulierung aufgenommen: Die jeweiligen Zufahrtsstrecken zu den Transitachsen müssen lärmtechnisch bis zur Inbetriebnahme der Basistunnels saniert sein. Wir wussten wohl, dass die SBB bereits ein internes Konzept über mögliche Lärmschutzmassnahmen erstellt haben. Man hat uns auch dargelegt, dass dieses Konzept für die Realisierung sehr viel Zeit brauche und dass man Mühe habe, die Finanzierung hierzu zu finden. Die Kommission meint, dass dies zumindest für die Zufahrtsstrecken zu den Transitachsen gefordert werden dürfe, weil den Anrainern kein zusätzlicher Lärm zuzumuten ist. Wir

glauben, dass wir mit dieser ultimativen Forderung auch hier ein Zeichen des guten Willens und der guten Absicht gesetzt haben.

Ich bitte Sie, der Fassung der Kommission zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Biel, Giger)

.... Linien am Gotthard geben Aufschluss

Abs. 2

.... Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes und der Landesverteidigung Rechnung

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Diener, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Maeder, Schüle, Zwygart)

.... Eisenbahnunternehmungen sowie die Organisationen an, die gemäss Artikel 55 des USG zur Beschwerde berechtigt sind. Die Gemeinden

Abs. 5, 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 7 (neu)

Vorbereitungsmassnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümer sind vor der Vornahme gemäss dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung zu orientieren. Entschädigungsrechtliche Folgen richten sich nach der eidgenössischen Enteignungsgesetzgebung.

Antrag Thür

Abs. 5

Die direkt und indirekt betroffenen Kantone haben bei der Ausarbeitung von Vorprojekt und Ausführungsprojekt das Recht auf Mitwirkung.

Art. 8

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Biel, Giger)

.... Saint-Gothard renseignent

Al. 2

.... Intérêts de l'aménagement du territoire, ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et de la défense nationale.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Diener, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Maeder, Schüle, Zwygart)

.... intéressés, ainsi que les organisations qui sont habilitées à recourir aux termes de l'article 55 de la LPE. Les communes

Al. 5, 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 7 (nouveau)

Des mesures préparatoires pour la mise au point du projet ou pour la vérification des bases de décision sont autorisées. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie statue sur les objections des tiers. Les propriétaires sont avertis au préalable, conformément à la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation. L'indemnisation se règle selon la procédure fédérale sur l'expropriation.

Proposition Thür

Al. 5

Les cantons directement ou indirectement concernés sont autorisés à participer à l'élaboration de l'avant-projet et du projet définitif.

Abs. 1 – Al. 1

Präsident: Gemäss Ihrem Entscheid bei Artikel 4 entfällt der Antrag der Minderheit Biel zu Absatz 1.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Dass Sie zu dieser späten Stunde mein Antrag wohl kaum mehr aus den Sesseln reisst, verstehe ich. Sie können ihm aber trotzdem zustimmen. In diesem Absatz beantrage ich, dass Organisationen, die gemäss Artikel 55 des Umweltschutzgesetzes zu Beschwerden berechtigt sind, bei Vorprojekten ebenfalls miteinbezogen werden. Das von Bundesrat und Kommissionenmehrheit vorgeschlagene Verfahren wird üblicherweise bei Nationalstrassen angewendet; das heisst, dass Umweltorganisationen erst bei der Detailprojektierung zugelassen sind. Mit den Vorprojekten wird jedoch bereits endgültig über die Linienführung befunden. Die räumliche Situierung ist entscheidend für die Auswirkung auf Umwelt und Natur. Bei der Auflageprojektierung sind nur noch Optimierungen wie beispielsweise Lärmschutz oder Ersatzbiotope möglich.

Die Nationalstrassengesetzgebung hat gezeigt, wie wenig die Naturschutzinteressen in der entscheidenden Projektphase berücksichtigt werden: Die Linienführung steht beispielsweise in der Detailprojektierung mit öffentlicher Beteiligung nicht mehr zur Disposition. Zusammen mit dem Vorprojektverfahren wird auch die UVP zweiter Stufe durchgeführt; auch sie unterliegt somit keiner Kontrolle in einem Rechtsmittelbeschwerdeverfahren. Die Gefahr, dass die Interessen des Umwelt- und Naturschutzes nicht gebührend in die Interessenabwägung einbezogen werden können, ergibt sich einerseits aus obigem Mangel und andererseits aus der Zwitterstellung des Buwal, welches einerseits als interessierte Behörde und andererseits als Fachbehörde des Umweltschutzgesetzes mitspricht. Will man diese Mängel auch nur einigermaßen beheben, so ist die Beteiligung der gemäss Umweltschutzgesetz verbandsbeschwerdeberechtigten Organisationen im Anhörungsverfahren unbedingt nötig, und zwar von Anfang an.

Letztlich ist es durchaus im Sinne der Projektanten, dass die Vorstellungen der Umweltschutzorganisationen bereits im Vorprojekt aufgenommen werden können, weil damit Beschwerden vermieden werden können. Es ist eine Effizienzsteigerung, weil mit einer Zusammenarbeit von Anfang an die Verfahren beschleunigt werden.

Ich bitte Sie darum, der Minderheit zuzustimmen.

Cavadini: Ich habe eine Bemerkung und eine Frage zu Absatz 7, der im Zusammenhang mit dem Postulat der Kommission gesehen werden sollte:

Noch heute habe ich den Worten von Herrn Bundesrat Ogi entnommen, dass für den Lötschberg sieben bis zehn Jahre gerechnet sind und für den Gotthard zwölf bis fünfzehn Jahre und dass die Gotthardachse nicht vor 2010/2015 bereit sein werde. Ich bin der Auffassung, dass wir diese langen Wartezeiten nicht akzeptieren können, besonders am Gotthard, der Hauptachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale.

Mit Absatz 7 sind Vorbereitungsmaßnahmen – Sondierbohrungen, Bau von Versuchsstollen und -schächten – zulässig. Dieser Absatz ermöglicht eine wichtige Reduktion der vorgesehenen Bauzeiten. Es wäre aber von grosser Bedeutung, eine andere Organisation der Bauarbeiten einzuführen: Die Zeiten, die in der Botschaft vorgesehen sind, wurden mit einer Bauzeit von 12 Stunden pro Tag während 5 Tagen pro Woche errechnet, was 2400 Baustunden pro Jahr ausmacht. Mit dem Postulat der Kommission sind Bauzeiten von 24 Stunden pro Tag während 6 Tagen pro Woche vorgesehen, damit stehen ungefähr 7000 Stunden pro Jahr zur Verfügung. Wenn der Bundesrat die Rahmenbedingungen im Einvernehmen mit den Sozialpartnern in diesem Sinne vorbereitet, könnten wir die Bauzeiten stark reduzieren. Und wenn wir rascher arbeiten, haben wir noch folgende Vorteile: die Transversale früher zur Verfügung zu haben; die Organisation und die Kosten besser unter Kontrolle zu haben; die Rentabilität würde früher beginnen; die Nachteile in den Bauregionen wären geringer. Daher wäre ich froh, wenn Herr Bundesrat Ogi mir bestätigen könnte, dass er alles unternimmt, um diese Bauzeiten stark zu reduzieren.

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 8, nous devons vous rappeler que nous nous trouvons actuellement dans la phase des études de planification, qui sera suivie par celle des avant-projets puis des projets de mise à l'enquête.

Par 21 voix contre 4, la commission a décidé d'ajouter un nouvel alinéa 7 qui permet de prendre des mesures préparatoires sur le terrain pour la mise au point du projet, respectivement pour vérifier les bases de décision. Il s'agit notamment des forages pour les puits et les entrées de tunnel. Cette disposition va au-delà de celles qui sont applicables aux expropriations. Il s'agit de procéder rapidement à la planification et de prendre les décisions dans les meilleurs délais, afin d'éviter que les moyens dilatoires retardent démesurément le début des travaux de construction. Ces mesures préparatoires nécessitent une base légale.

J'ajoute que les indemnités qui s'ensuivent sont réglées conformément aux dispositions de la loi sur l'expropriation. Nous vous invitons à suivre la commission à ce sujet.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 8 geht es um das Verfahren der Vorprojekte. Bei den Absätzen 1, 2 und 3 sind keine Einwendungen gemacht worden. Wir müssen wiederholen, dass wir unsere Entscheidungen in der Phase der Projektstudien treffen. Nach den Beschlüssen des Parlamentes ist der Projektierungsperimeter abgesteckt, und erst dann kann man mit den Vorprojekten beginnen. Diese Phase wird in Artikel 8 dargestellt.

Bei Absatz 4 haben wir zum Antrag Diener folgende Bemerkungen anzubringen: Der Antrag der Minderheit will, dass die Organisationen des Umweltschutzes gemäss Artikel 55 nicht nur auf kantonaler, sondern ebenfalls auf eidgenössischer Ebene beschwerdelegitimiert sind. Die Kommission lehnt diesen Antrag ab; wir sind der Auffassung, dass die Rechtswege trotzdem offen stehen: Die entsprechenden Projekte sind in den Kantonen aufzulegen; die Kantone haben die entsprechenden Prüfungen vorzunehmen; die Projekte müssen eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen. Aus dieser Sicht ist Gewähr geboten, dass die Regionen und die Kantone zum Rechten sehen. Mit der Annahme des Antrages der Minderheit würde wiederum ein Verzögerungselement eingebaut. Der Sache wäre demzufolge nicht gedient.

Bei Absatz 7 geht es um die Vorbereitungsmaßnahmen. Dieser Absatz 7 wurde von der Kommission mit 21 zu 4 Stimmen

beschlossen, weil wir der Meinung sind, dass es hier um Vorprüfungen, um Sondierungen, um Vorstudien geht, die den notwendigen Zeitgewinn ermöglichen. Man muss vor der Genehmigung der Projekte mit diesen Abklärungen beginnen können. Letztlich dienen alle diese Entscheide der Kommissionmehrheit der Beschleunigung des Projektes und der Beschleunigung einer Realisierung der Transitachse.

Bundesrat Ogi: Der Antrag der Minderheit, begründet von Frau Diener, will, dass die Umweltschutzorganisationen bereits zu den Vorprojekten ein Anhörungsrecht eingeräumt erhalten.

Der Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale ist wie die «Bahn 2000» ein Grossprojekt. Für beide Projekte drängt sich somit bezüglich Verfahren und Anhörung der Beteiligten ein vergleichbares Vorgehen auf.

Für das Plangenehmigungsverfahren der Projekte der «Bahn 2000» ist – wie Sie ja wissen – aufgrund der schlechten Erfahrungen und Prognosen ein dringlicher Bundesbeschluss in der parlamentarischen Beratung. Die Herren Blocher und Luder haben den Wert der neuen Vorschläge des Bundesrates zu diesem Plangenehmigungsverfahren unterschiedlich bewertet.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass wir für Grossprojekte neue, gestraffte Verfahren dringend brauchen. Der Widerstand von Herrn Nationalrat Luder entstammt seiner lokalen Betroffenheit. Ich meine aber, dass die neuen Vorschläge, Herr Nationalrat Luder, auch für die Gegner eines Projektes fair sind. Ich hätte auch nichts gegen das Anliegen von Herrn Nationalrat Blocher, konzentriertere Verfahren für private Projekte einzuführen. Ich hoffe sogar, dass wir auch dafür gelegentlich – wenn Sie dann die Kehrseite der Medaille präsentiert erhalten – politische Mehrheiten finden werden.

Ein Einbezug der Umweltschutzorganisationen ist zum Zeitpunkt des behördeninternen Bereinigungsverfahrens verfrüht. Die Interessen des Umweltschutzes werden in dieser ersten Phase vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, wie ich meine, sehr gut wahrgenommen. Das Buwal hat am Vorprojekt mitgewirkt, und es ist verpflichtet, die Interessen der Umwelt, gestützt auf die Umweltschutzgesetzgebung, angemessen zu berücksichtigen.

Beim Nationalstrassenbau haben wir übrigens ein ähnliches Vorgehen. Dort wird vorerst aufgrund der generellen Projekte mit den betroffenen Kantonen ein Bereinigungsverfahren durchgeführt. Erst wenn dieses Verfahren abgeschlossen ist, kann gegen das öffentlich aufgelegte Ausführungsprojekt Einsprache erhoben werden.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Frau Nationalrätin Diener abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

60 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

26 Stimmen

Bundesrat Ogi: Ich habe vergessen, die Frage von Herrn Cavadini zu beantworten. Ich kann das ganz kurz machen. Ich muss Ihnen sagen, dass wir zur Frage der Bauzeiten Abklärungen treffen; wir sind auch daran, die Kostenauswirkungen abzuklären. Wir können erst entscheiden, wenn wir die Grundlagen dafür besitzen. Es liegt auch in unserem Interesse, wenn irgendwie möglich sowohl den Gotthard als auch den Lötschberg für den Transitverkehr früher bereitzustellen. Wir werden alles daransetzen, um in dieser Hinsicht Europa sehr rasch dienen zu können. Das ist wichtig für unser Land, die Schweiz.

Abs. 5 – Al. 5

Thür: In diesem Antrag geht es um die Mitwirkung der Kantone nicht nur bei der Ausarbeitung des Vorprojektes, sondern bis hin zum Ausführungsprojekt.

Bei Artikel 8 Absatz 4 haben Sie beschlossen, dass die Kantone ein Anhörungsrecht im Rahmen der Vorprojektierung haben.

Ich bin nun der Auffassung, dass die betroffenen Kantone darüber hinaus auch bei der Ausarbeitung der Ausführungsprojekte eine solche Mitwirkung haben sollten.

Ich bin nun von seiten der Verwaltung darauf hingewiesen worden, dass die Absicht bestehe, dass die Kantone bis hin zu den Ausführungsprojekten mitwirken können. Wenn dem so wäre, könnte ich meinen Antrag zurückziehen. Ich bitte deshalb die Kommissionsprecher bzw. den Bundesrat um Auskunft, ob dies zutrifft.

Bundesrat Ogi: Die beantragte Mitwirkung der betroffenen Kantone ist bereits vorgesehen. Sie können also den Antrag zurückziehen, Herr Nationalrat Thür.

Präsident: Herr Thür hat seinen Antrag zurückgezogen.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

*Abs. 6, 7 – Al. 6, 7
Angenommen – Adopté*

Art. 9
Antrag der Kommission
Abs. 1
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Minderheit
(Biel, Giger)
.... Linien am Gotthard samt Nebenanlagen

Abs. 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9
Proposition de la commission
Al. 1
Majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Biel, Giger)
.... Saint-Gothard, ouvrages

Al. 2
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abs. 1 – Al. 1

Präsident: Der Minderheitsantrag Biel zu Absatz 1 entfällt gemäss Entscheid bei Artikel 4.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

*Abs. 2 – Al. 2
Angenommen – Adopté*

Art. 9bis (neu)
Antrag der Kommission
Abs. 1
Der Bund stellt im Rahmen seines Submissionsrechts für Planung, Projektierung und Bau die freie Konkurrenz für die einzelnen Teilstücke sicher.

Abs. 2
Mehrheit
Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen.
Minderheit
(Giger, Fischer-Seengen, Friderici, Kühne, Martin, Müller-Meilen, Salvioni, Schmidhalter, Weber-Schwyz, Wellauer)
Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen. Dabei muss das Gegenrecht der Sitzstaaten ausländischer Anbieter gewährleistet sein.

Art. 9bis (nouveau)
Proposition de la commission
Al. 1

Dans le cadre de la réglementation fédérale sur la soumission, la Confédération assure, pour chaque tronçon de ligne, la libre concurrence dans les domaines de la planification, de l'établissement du projet et de la construction.

Al. 2
Majorité
Il y a lieu d'exiger les mêmes conditions de concurrence pour les candidats suisses et étrangers.
Minorité
(Giger, Fischer-Seengen, Friderici, Kühne, Martin, Müller-Meilen, Salvioni, Schmidhalter, Weber-Schwyz, Wellauer)
.... étrangers. En l'occurrence, la réciprocité doit être garantie dans les Etats où les soumissionnaires ont leur siège.

*Abs. 1 – Al. 1
Angenommen – Adopté*

Abs. 2 – Al. 2

Giger, Sprecher der Minderheit: Mit dem von der Kommission neu eingeführten Artikel 9bis soll sichergestellt werden, dass die grossen Alpentransit-Bauvorhaben zeit- und kostengerecht und qualitativ hochstehend erstellt werden können. Das setzt eine starke Projektleitung und den Wettbewerb voraus. Die Vorteile privatwirtschaftlicher Flexibilität und Risikobereitschaft sollen dabei voll ausgenutzt werden.

Der Bundesrat widersetzt sich diesem Wettbewerbsartikel nicht. Absatz 2 verlangt für in- und ausländische Bewerber gleiche Wettbewerbsbedingungen. Es wird sich dabei vom Auftragsumfang her nicht in jedem Fall lohnen, dass alle Teilstrecken international ausgeschrieben werden. Es ist aber richtig, dass bei Arbeiten, die vom Auftragsvolumen her international ausgeschrieben werden, auch für die ausländischen Unternehmer die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten, d. h., dass für alle Mitkonkurrenten die Spiesse gleich lang gehalten werden. Das betrifft insbesondere die Gesamtarbeitsverträge und die Sozialverpflichtungen wie auch die Fremdarbeiterbestimmungen (Saisoniers usw.).

Die internationale Konkurrenz im Bausektor kann erfahrungsgemäss für die Submittenten sehr hart sein. Umgekehrt mussten unsere Unternehmungen im Ausland schon oft die betrübliche Feststellung machen, dass die Wettbewerbsbedingungen dort vielfach sehr locker, das heisst für die schweizerischen Anbieter nachteilig, gehandhabt wurden.

Diesen verwerflichen Wettbewerbsverzerrungen möchte eine beachtliche Kommissionsminderheit entgegenreten und die Sitzstaaten ausländischer Anbieter verpflichten, bei Arbeitsvergebungen Gegenrecht zu halten. Es sollen nur jene ausländischen Anbieter zum Wettbewerb zugelassen werden, die in ihren Ländern Gegenrecht bieten. Beim heutigen EG-Recht sollte das eigentlich selbstverständlich sein.

Wenn wir schon eine Alpentransit-Eisenbahn für 14 Milliarden Franken auf eigene Kosten bauen, die in erster Linie dem Transit ausländischer Güter dient, so sollte auch die Freiheit der Arbeitsvergebung uns alleine zustehen. Die Forderung des Gegenrechtes ausländischer Anbieter nimmt sich dagegen sehr bescheiden aus.

Namens einer beachtlichen Kommissionsminderheit bitte ich Sie, meinem Antrag zu folgen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Notre commission avait le souci d'examiner dans quelle mesure la planification, l'établissement des projets et la construction elle-même devaient être soumis à la libre concurrence nationale et internationale. D'un côté cette libre concurrence permet d'adjuger les travaux aux meilleurs prix mais aussi de provoquer un marché des idées et des innovations. D'un autre côté, il fallait éviter d'exposer nos entreprises de construction à la concurrence arbitraire, puisante et étrangère, qui ne serait pas tenue aux mêmes exigences sociales, salariales et de main-d'oeuvre étrangère.

Après une analyse des différents offices fédéraux compétents, nous avons retenu par 24 voix contre une cet article 9bis qui admet le principe de la libre concurrence mais qui applique également la réglementation fédérale sur les soumissions et qui exige les mêmes conditions de concurrence pour les soumissionnaires suisses et étrangers. Par contre, la commission a refusé par 12 voix contre 9 d'introduire la condition de réciprocité garantie par les Etats étrangers dont les entreprises soumissionnent chez nous. La majorité estime que le problème de la réciprocité est difficile à appliquer dans la réalité puisque les comparaisons entre les pays s'avèrent dans la pratique presque impossibles.

C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de rejeter la minorité Giger.

Weber-Schwyz, Berichterstatler: Die Kommission hat sich bei Artikel 9bis eingehend über die Frage der nationalen und internationalen Konkurrenz unterhalten. Es geht vor allem um die Submission der Planung, der Projektausarbeitung und der Erstellung des Baus dieser Vorhaben. Bei diesem grossen Vorhaben ist es wohl eine Selbstverständlichkeit, die Erreichung bester, kostengünstigster Preise anzustreben. Auch dieser Grundsatz ist in Artikel 9bis festgehalten.

Im weiteren hat die Kommissionsmehrheit den Grundsatz formuliert, dass für in- und ausländische Bewerber gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen seien; sie hat also das Prinzip der gleich langen Spiesse festgelegt.

Wir haben auch die Meinungen von zuständigen Bundesstellen eingeholt und aufgrund dieser Unterlagen mit 24 zu 1 Stimme diesen Artikel 9bis aufgenommen, nämlich das Prinzip der freien Konkurrenz.

Eine starke Kommissionsminderheit hat – wie Sie aus der Fahne ersehen – noch das Prinzip des Gegenrechts in den Sitzstaaten der ausländischen Bewerber verlangt. Es geht um die Frage, ob wir uns einfach dem freien Wettbewerb aussetzen wollen und müssen, ohne für unsere Anbieter in den entsprechenden Staaten Gegenrecht zu erhalten.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass der Grundsatz schwer anwendbar sei, dass es Vergleichsprobleme geben würde, und hat darum mit 12 zu 9 Stimmen diesen Antrag abgelehnt. Ich persönlich werde mit der Minderheit stimmen. Ich bin mir bewusst, dass es da und dort Anwendungsschwierigkeiten geben könnte, aber das Prinzip des Gegenrechts scheint mir eine Selbstverständlichkeit. Das Gegenrecht findet auch Anwendung im EG-Recht, und man müsste diesen Grundsatz zumindest formulieren.

Bundesrat Ogi: Mit dem Artikel 9bis Absatz 2 wird ein Wettbewerb der in- und ausländischen Anbieter angestrebt, um die Neubaustrecken zeit- und kostengerecht zu erstellen. Dabei sollen nach der Fassung der Kommissionsmehrheit für alle Bewerber gleichwertige Wettbewerbsbedingungen gelten. Wir können uns mit dieser Formulierung einverstanden erklären. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass die Schweiz hier eine einseitige Verpflichtung eingeht, den Wettbewerb ausländischer Bewerber anzuerkennen.

Zum Antrag der Minderheit, wonach ein ausländischer Unternehmer nur dann zur Submission zugelassen werden soll, wenn sein Sitzstaat Gegenrecht hält, ist folgendes zu sagen: Das Problem des Gegenrechts dürfte bereits heute weitgehend entschärft sein, weil die meisten grösseren Schweizer Unternehmungen an ausländischen Firmen beteiligt sind. Der Marktzugang im Ausland ist ihnen damit via Tochtergesellschaft und Beteiligung sehr oft offen. Die Frage des Gegenrechts und der Kompensationsgeschäfte ist immer auch Gegenstand von Vertragsverhandlungen. Beim Gegenrecht ausländischer Staaten sehen wir gewisse Voilzugsprobleme. Herr Nationalrat Weber-Schwyz hat sie fairerweise angetönt.

In den Beratungen der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass mit dem Minderheitsantrag ein ausländischer Bewerber ohne Gegenrecht nicht zum Zuge kommen kann, auch wenn er die beste Lösung offeriert. Wir sind der Meinung, dass die Frage des Marktzuganges nicht in diesem Bundesbeschluss, sondern im Rahmen der Gatt- und der EWR-Verhandlungen zu lösen wäre.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, den Antrag der Minderheit abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	53 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	36 Stimmen

Art. 10

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen verzinst;

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

.... Selbstkostenzinsen von Bundesanleihen zu decken.

Abs. 5 (neu)

Die unter dem Titel des Baukredites erwähnten Darlehen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden in der Rückstellung für den Strassenverkehr verbucht.

Antrag Béguelin

Abs. 2

.... verzinst; die Zinsen werden der Finanzrechnung des Bundes belastet.

Antrag Pini

Abs. 5 (neu)

Der Bundesrat verhandelt mit der EG über eine allfällige finanzielle Beteiligung.

Abs. 6 (neu)

Das Resultat der Verhandlungen mit der EG wird den eidgenössischen Räten unterbreitet.

Art. 10

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... coûtant des emprunts de la Confédération

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

.... coûtant des emprunts de la Confédération

Al. 5 (nouveau)

Les prêts provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants et mentionnés au titre de crédit de construction figurent dans la provision pour la circulation routière.

Proposition Béguelin

Al. 2

.... coûtant des emprunts de la Confédération; les intérêts sont avancés à la charge du compte financier de la Confédération.

Proposition Pini

Al. 5 (nouveau)

Le Conseil fédéral engagera des pourparlers avec la CE en vue d'obtenir une participation aux frais.

Al. 6 (nouveau)

Le résultat des pourparlers avec la CE fera l'objet d'un rapport à l'Assemblée fédérale.

Abs. 1 – Al. 1

Adopté

Abs. 2 – Al. 2

M. Béguelin: La proposition que je vous soumetts comporte un petit côté dérangeant. Elle a été évoquée au sein de la commission, nous en avons pris connaissance grâce à un exposé de M. Gygi, Directeur de l'Administration fédérale des finances. Nous avons été, je l'avoue, quelque peu surpris par le fait inhabituel que deux départements présentent chacun leur variante. Cette présentation s'est faite de manière très objective

et la commission n'a pas donné suite à la proposition du Département des finances. Pourtant, il m'est apparu nécessaire de soumettre le cas au plénum, d'abord pour une simple raison de transparence démocratique, et ensuite pour prendre date. Dans vingt ou trente ans, en effet, nos successeurs seront sans doute intéressés de savoir comment nous avons décidé de mettre à leur charge une partie des coûts des nouvelles transversales alpines.

Il s'agit du financement de la partie Saint-Gothard. Le Loetschberg dépend en effet du BLS, compagnie privée, qui est considéré comme un tiers. Pour les détails je vous renvoie au message, chiffre 243.12.

Tout d'abord la variante du message prévoit de répartir les charges sur le long terme: 9 pour cent des sommes nécessaires pour le Saint-Gothard seront fournies par ce que l'on pourrait assimiler à des fonds propres de la Confédération, le solde provenant d'emprunts de la Confédération sur le marché des capitaux. Ainsi, l'effet cumulatif des charges d'intérêts et du renchérissement conduirait sans doute, dans une trentaine d'années, à devoir rembourser un montant un peu surréaliste, vu sous l'angle de l'orthodoxie financière.

La variante que je vous propose et qui est celle du Département des finances prévoit de mettre à la charge du compte financier de la Confédération les intérêts intercalaires du compte de construction. Sous cette forme-là, la Confédération fournirait une contribution assimilable à des fonds propres pour un montant supérieur de 2,6 milliards à celui de la première variante, soit 150 millions par an. Avec cette variante, la part des emprunts pour le Saint-Gothard serait ramenée de 91 à 75 pour cent, ce qui paraît plus conforme à une saine gestion financière. De plus, le marché des capitaux en serait allégé d'autant.

Les deux variantes comportent des avantages et des inconvénients, certes. J'apprécie beaucoup le fait que l'argument essentiel de M. Ogi, conseiller fédéral, en faveur de la variante du message est d'éviter que le budget de son département soit chargé de 150 millions supplémentaires par an, avec le risque, en cas de difficultés budgétaires, d'accentuer la pression sur les entreprises de transports publics. Cet argument va droit au coeur du défenseur des transports publics que je suis. Mais, simultanément, je pense que l'on ne doit pas avoir peur de la vérité des coûts des nouvelles transversales alpines. Bien entendu, celles-ci ne peuvent ni ne doivent se construire au détriment des besoins courants des transports publics, des besoins promis par RAIL 2000 et des besoins qui seront encore fixés par le Parlement ou le peuple.

Je vous invite à approuver ma proposition.

Blocher: Zu später Stunde ist es natürlich gefährlich, dass wohltönende Anträge hier durchschlüpfen. Ich mache Sie darauf aufmerksam: Der Antrag Béguelin ist ein verheerender Antrag. Ich verstehe den Eisenbahnvertreter, dass er ihn stellt. Aber der Antrag verlangt nun in bezug auf die Zinsen genau das Gegenteil der Vorlage. Hier wird jetzt bereits begonnen, die Kostenrechnung zu manipulieren, bevor man überhaupt die Vorlage beschlossen hat. Wir verlangen, dass die Zinsen zu den Baukrediten geschlagen werden. Das muss in einer sauberen Kostenrechnung auch so sein. Herr Béguelin fordert jetzt, dass die Zinsen der Finanzrechnung des Bundes belastet werden, das heisst nichts anderes, als dass die Zinsen bereits über die Finanzrechnung des Bundes bezahlt werden. So können wir keine Eisenbahn bauen. Es kann sein, dass diese Kostenrechnung im Betrieb nicht voll aufgeht – aber dann wollen wir Transparenz haben, wo und welcher Art die fehlbaren Kosten sind.

Diesem Antrag dürfen wir nicht zustimmen, so schön und harmlos er tönt.

On. Pini: Permettete che personalmente io rivolga all'on. Ogi un mio vivo apprezzamento per il modo con cui ha condotto questo dibattito (attraverso anche le acque della Schöllenen), giungendo davanti alla cassa delle finanze, praticamente indenne.

Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral. Vous avez accompli un grand travail et j'ai personnellement admiré la

clarté avec laquelle vous avez conduit ce débat. Vous êtes arrivé pratiquement indemne au chapitre financier qui est, si je ne me trompe pas, le plus important. Après les discussions, il faut payer!

La deuxième oeuvre monumentale sous le Gothard s'exécutera-t-elle avec une participation solidaire de l'Europe et des pays frontaliers? Connaissant les vents de Bruxelles, le résultat de nos négociations et les craintes de M. Ogi, conseiller fédéral, il me semble que la question est superflue. Le premier tunnel du Gothard, réalisé il y a plus d'un quart de siècle, a été construit avec le concours solidaire de certains Etats frontaliers qui sont devenus, au moins formellement, des parties contractantes: l'Italie, la France, l'Allemagne. Aujourd'hui, alors que nous sommes appelés à passer à la caisse à Bruxelles, que l'attitude de la Communauté européenne se durcit toujours davantage, qu'on nous dicte des conditions, la Suisse est le premier pays de l'arc alpin qui s'offre à lui-même et à l'Europe un des instruments les plus formidables pour résoudre une grande partie de nos préoccupations se rapportant au trafic de marchandises à travers les Alpes. Nous ne sommes pas l'unique pays des Alpes, mais l'unique pays qui ne fait pas partie de la Communauté économique européenne qui a finalement décidé – vous êtes en train de le faire – d'accomplir la deuxième oeuvre monumentale à travers le Saint-Gothard.

J'en arrive à ma conclusion. Ne croyez-vous pas qu'il serait opportun de poser politiquement et diplomatiquement la question de savoir si l'Europe communautaire alpine, l'Europe solidaire comme l'indique le message, participera partiellement aux frais de construction du tunnel de base? Voilà la proposition que je vous présente, car le pays a le droit et même le devoir de savoir s'il construira tout seul – nous pouvons le faire – cette oeuvre qui sera celle de la Suisse et des Suisses, ou bien si nous pouvons compter sur une partie de la solidarité alpine et européenne.

M. Friderici: M. Béguelin est venu défendre une proposition développée en commission par le directeur de l'Office fédéral des finances. Cette proposition a fait l'effet d'une bombe. Il a prononcé cette déclaration au nom de la minorité du Conseil fédéral. J'ignorais qu'il existait une minorité au Conseil fédéral, j'ai cru que c'était une direction collégiale et qu'il n'y avait pas possibilité d'exprimer une opinion de minorité.

Je crois que nous avons dit suffisamment souvent à cette tribune que les CFF devaient être dirigés comme une entreprise privée et qu'ils devaient avoir un certain nombre de facilités et de moyens pour y parvenir. Je crois que ce soir, c'est le moment de le prouver et de ne pas voter la proposition de minorité de M. Béguelin, afin que les CFF soient débités des intérêts en cours de construction.

Je vous invite donc à suivre la majorité et non la minorité.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 10 fixe les conditions de financement. Il faut préciser que les coûts de construction sont évidemment supportés par les CFF et le BLS. Ces entreprises devront faire en sorte que ces coûts soient couverts, à long terme, par les tarifs appliqués au trafic du transit alpin. Par contre, le préfinancement est assuré par la Confédération qui accorde aux CFF et au BLS des crédits de construction. Ces crédits porteront des intérêts au taux d'intérêt coûtant des emprunts de la Confédération. La version du Conseil fédéral, parlant de capitaux utilisés par la Confédération, n'a pas satisfait la condition, puisqu'elle est ambiguë. Les intérêts calculés et facturés seront imputés aux crédits de construction qui devront être amortis, comme vous le savez, dans un délai de soixante ans.

L'alinéa 5 nouveau précise que les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants devront figurer dans le bilan de la Confédération, comme provision, sous le chapitre de la circulation routière, afin que l'obligation de remboursement par les entreprises de Chemins de fer soit bien mis en évidence. Cet alinéa a d'ailleurs été adopté par la commission par 11 voix contre 6.

La proposition de M. Béguelin a été discutée en commission. Aucun membre de la commission n'a retenu cette idée. Il s'agit

de savoir si les intérêts intercalaires, les «Bauzinsen», sont ajoutés aux crédits qui, chaque année, porteront les intérêts ou si c'est la Confédération, par le compte financier, qui en est chargée. La différence est importante, car cela représente plus de 2 milliards pour toute la durée de la construction. Si vous admettez cette proposition, vous soulagez les chemins de fer d'environ 2 milliards alors que nous estimons que ces derniers doivent avoir un compte financier, un compte d'exploitation et un compte de construction propre et là, comme toute entreprise privée, on calcule les intérêts intercalaires.

Nous vous proposons donc de rejeter la proposition de M. Béguelin.

Quant à la proposition de M. Pini, il en a été décidé lors des propositions de renvoi de MM. Ruf et Scherrer, rejetées à une majorité évidente, je vous prie de ne pas reprendre cette idée de M. Pini dans l'article 10.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 10 geht es um die Finanzierungsbedingungen. Der Grundsatz ist eigentlich sehr einfach formuliert: Der Bund stellt den Bahnrägern SBB und BLS die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung. Die Baukredite samt den Bauzinsen werden zum Selbstkostensatz für entsprechende Bundesmittel verzinst und dem Baukredit zugeschlagen. Mit der Inbetriebnahme der Anlagen werden die Bahnräger eine Rückerstattungspflicht haben, innert sechzig Jahren dieses konsolidierte Darlehen zurückzuzahlen. Es ist auch umschrieben, wie die Darlehenssätze zu berechnen sind.

Nun stellt Herr Béguelin einen Antrag zur Entlastung dieser Kostenrechnung. Ich möchte ihm zugestehen, dass er ehrlich und offen war und dargetan hat, warum dieser Antrag gestellt wird. Es geht um eine Entlastung der Bahnrechnung. Sonderbar ist aber der neue Stil des bundesrätlichen Kollegialsystems: man lässt «Minderheitsanträge» aus den entsprechenden Departementen im Plenum einfließen. Das ist nicht verboten, aber immerhin ist es festzuhalten.

Wir wollen immer Rechnungen, die transparent sind. Eine solche Massnahme wäre eine Beschönigung der Kostenrechnung. Wir wissen ja, dass wir ohnehin ungedeckte Beträge der SBB-Rechnung am Ende jeden Jahres zu übernehmen haben. Es wäre falsch, heute schon entsprechende Entlastungsmassnahmen zu beschliessen. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Zum Antrag Pini: Wir haben bei den Anträgen Ruf und Scherrer bereits den Grundsatzentscheid getroffen. Der Antrag Pini ist nichts anderes als die Verpflichtung zu einem Bittgang zur EG. Wir haben bei der Eintretensdebatte schon gesagt: Wir wollen selbständig sein, wir wollen selbständig entscheiden. Auch hier müssen wir zu dieser Linie stehen. Wir haben so mehr Gewicht, als wenn wir uns auf den Bittgang zur EG begeben.

Bundesrat Ogi: Zunächst muss ich an die Adresse der Herren Weber-Schwyz und Friderici eine Erklärung abgeben. Ich mache es auf französisch: Le Conseil fédéral est une autorité collégiale. Mais dans ce cas, il s'est malheureusement produit une petite bavure que je regrette infiniment.

Nun zum Antrag von Herrn Béguelin: Bei dieser Frage geht es letztlich darum, wer die Lasten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale trägt: Die heutige Generation, die den Bau beschliesst, oder die künftige Generation, die das Werk nutzen kann? In Anbetracht der Langfristigkeit der Vorhaben ist es gerechtfertigt, dass die Lasten von den zukünftigen Benutzern getragen werden. Mit einer Verbuchung der Zinsen über die Finanzrechnung und damit über das jährliche Budget würde die Staatsquote ab 1992 ansteigen, ohne dass ein Gegenwert ausgewiesen werden könnte. Die Zusatzbelastung im Verkehrsbereich könnte andere Investitionen – wie z. B. Umweltschutz- und Lärmschutzmassnahmen, Sanierungen und auch Ideen und Werke, wie sie Herr Béguelin beantragt hat – in Frage stellen. Ich bin schon etwas überrascht, dass er nun diesen Antrag stellt, denn damit würden wir an und für sich auch die Finanzierung der SBB gefährden.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, diesen Antrag Béguelin abzulehnen. Seine Folgen belasten die Staatsquote und

werden dazu führen, dass wir andere Werke, die wir realisieren wollen, in Frage stellen.

Zum Antrag von Herrn Pini: Ich habe natürlich Verständnis für diesen Antrag, nachdem ich die Härte und die ablehnende Haltung gegenüber unserer Stellung im Rahmen der Gespräche mit der EG immer wieder zu spüren bekomme. Aber eine Finanzierung unserer Alpentransversalen mit EG-Geldern würde unseren politischen Handlungsspielraum einengen, und die EG würde höchstwahrscheinlich an dieses Geld auch Bedingungen knüpfen. Im übrigen werden ja EG-Gelder meistens in Form von Darlehen gewährt, mit Zinsen über dem schweizerischen Zinsniveau. Ein weiterer Nachteil wäre, dass die EG-Beteiligung mühsam ausgehandelt werden müsste, und wir würden einmal mehr Zeit verlieren. Doch die EG wartet natürlich nicht auf uns, denn von Andalusien bis nach Attika spekulieren Bahngesellschaften und Regierungen auf EG-Gelder für Verkehrsinvestitionen. Denken Sie auch an die Bedürfnisse der ehemaligen DDR, wo man heute davon ausgeht, dass 100 Milliarden DM nötig sein werden, um die Verkehrsinfrastruktur auszubauen, 50 Milliarden für die Schiene und 50 Milliarden für die Strasse. Die EG hat zum heutigen Zeitpunkt, nicht wie bei der Landwirtschaft, keinen Verkehrsfonds. Dass ich – wie Sie gesagt haben, Herr Nationalrat Pini – «diplomatiquement pressions» auf die EG ausübe, dies, glaube ich, können Sie mir zutrauen, aber wir können nicht offiziell ein Gesuch für EG-Gelder stellen. Ich glaube, wir würden dann sehr enttäuscht.

Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Béguelin

91 Stimmen
20 Stimmen

Abs. 3, 4 – Al. 3, 4

Angenommen – Adopté

Abs. 5, 6 – Al. 5, 6

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Pini

offensichtliche Mehrheit
7 Stimmen

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt durch:

- a. die allgemeinen Mittel des Bundes;
- b. einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle.

Abs. 2 (neu)

Die Mittel aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendet.

Abs. 3 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Friderici, Berger, Blocher, Fischer-Seengen, Giger)

Der Anteil des Ertrages der Treibstoffzölle darf 25 Prozent der Gesamtinvestitionen im Bauprogramm, das dem Bundesbeschluss vom über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale beigelegt wird, nicht überschreiten.

Antrag Schüle

Abs. 1

Die Finanzierung erfolgt zu 75 Prozent aus allgemeinen Bundesmitteln und zu 25 Prozent aus dem Ertrag der zweckgebundenen Treibstoffzölle.

Eventualantrag Scherrer

(falls Rückweisungsantrag abgelehnt wird)

Die Finanzierung erfolgt aus allgemeinen Bundesmitteln.

Antrag Fischer-Seengen

Regelung Finanzierung aus Treibstoffzollerträgen in Beschluss A statt in Beschluss C

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt:

- a. durch die allgemeinen Mittel des Bundes;
- b. zu Prozent aus dem Ertrag der Treibstoffzölle.

Abs. 2 (neu)

Gemäss Antrag der Mehrheit

Abs. 3 (neu)

Der Bund bestimmt die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte.

Eventualantrag Fischer-Seengen

(Sofern obiger Antrag angenommen wird)

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt:

- a.
- b. zu höchstens 25 Prozent aus dem Ertrag der Treibstoffzölle.

Art. 11**Proposition de la commission****Al. 1**

Le financement est assuré par:

- a. les ressources générales de la Confédération;
- b. une part du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Al. 2 (nouveau)

Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants sont utilisés conformément à l'article 36ter, 1er alinéa, lettre c, de la Constitution fédérale.

Al. 3 (nouveau)**Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Friderici, Berger, Blocher, Fischer-Seengen, Giger)

La part du produit des droits d'entrée sur les carburants ne peut excéder le 25 pour cent du total des investissements inventoriés dans le programme de construction annexé à l'arrêté fédéral du concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Proposition Schüle**Al. 1**

Le financement est assuré à raison de 75 pour cent par les ressources générales de la Confédération et de 25 pour cent par le produit affecté des droits d'entrée sur les carburants.

Proposition subsidiaire Scherrer

(en cas de rejet de la proposition de renvoi)

Le financement est assuré par les ressources générales de la Confédération.

Proposition Fischer-Seengen

Financement au moyen du produit des droits sur les carburants réglé par l'arrêté A en lieu et place de l'arrêté C

Al. 1

Le financement est assuré:

- a. par les ressources générales de la Confédération;
- b. à raison de par le produit des droits sur les carburants.

Al. 2 (nouveau)

Selon la version de la majorité

Al. 3 (nouveau)

Le Conseil fédéral détermine la répartition entre les divers objets.

Proposition subsidiaire Fischer-Seengen

(Si la proposition ci-dessus est adoptée)

Al. 1

Le financement est assuré:

- a.
- b. à raison de 25 pour cent au plus par le produit des droits d'entrée sur les carburants.

Präsident: Ich weise Sie darauf hin, dass bei Artikel 11 ein Antrag Fischer-Seengen vorliegt, der den Inhalt des Artikels 3 von Bundesbeschluss C in diesen Artikel 11 verschieben will. In Absprache mit der Kommission schlage ich Ihnen vor, dass wir die ganze Finanzierungsdebatte hier führen. Sie sind damit einverstanden.

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Nous arrivons ici à l'un des points cardinaux de cet arrêté fédéral A. En effet, un financement partiel est prévu par le Conseil fédéral au moyen du produit des droits d'entrée sur les carburants. Dans l'annexe 6, le Conseil fédéral stipule ceci – il s'agit des délibérations sur l'article 36ter qui se sont déroulées il y a déjà quelques d'années dans ce Parlement: «La construction de tunnels ferroviaires, en tant que telle, ne peut donc pas être financée par des capitaux puisés dans les droits d'entrée sur les carburants.» Par le moyen de ces emprunts ou de ces prêts effectués pour la construction de ces nouvelles transversales ferroviaires, la Confédération trouve ainsi le moyen de financer une partie de ces gros ouvrages. Il est clair que nous risquons ici d'avoir une opposition des milieux routiers. Les grandes associations routières membres de la Fédération routière suisse, qui ont été entendues par la commission, ont donné leur accord à un tel financement par le produit des droits d'entrée, à la condition expresse, toutefois, que le pourcentage soit fixé dans l'arrêté fédéral A, qui est le seul à être soumis au référendum facultatif.

Nous reprenons à cette minorité l'article 3 de l'arrêté fédéral C de manière à ce qu'il ne soit pas possible à notre Parlement de modifier, par un vote ultérieur, ce montant de 25 pour cent. Le Conseil fédéral le dit lui-même dans le message: la majorité des capitaux, puisés dans le produit des droits d'entrée sur les carburants, serait destinée au financement du tunnel du Loetschberg, ceci dans le cadre du remplacement du tunnel du Rawly dont la construction a été abandonnée.

Nous avons ici la possibilité de trouver une majorité de gens qui seraient d'accord avec ce type de financement proposé par le Conseil fédéral. C'est pourquoi je vous propose, au nom de la minorité, d'ancrer ce financement dans l'arrêté fédéral A afin qu'il ne soit plus possible, je le répète, de modifier ce pourcentage sans l'aval du peuple ou sans recourir au référendum facultatif. Je vous invite donc à suivre la minorité de la commission et à voter pour que l'article 3 de cet arrêté fédéral C soit repris dans l'arrêté fédéral A.

Schüle: Sie haben beachtet: Der Minderheitsantrag Friderici zum Finanzierungsartikel enthält zwei Komponenten. Er will erstens den Anteil aus dem Treibstoffzoll im referendumpflichtigen Bundesbeschluss A regeln und zweitens – und dies vor allem – diesen Anteil nicht fest auf 25 Prozent ansetzen, sondern auf maximal 25 Prozent begrenzen. Je nach Interpretation und Anwendung des Treibstoffzollgesetzes könnte also auch ein geringerer Anteil aus dem Treibstoffzoll resultieren. Mein Antrag, der sich auf einen Beschluss unserer FDP-Fraktion abstützt, nimmt die erste Komponente auf, nämlich diese 25 Prozent fest in den Beschluss A zu schreiben. Zusammen mit der Fraktionsmehrheit bin ich also für einen festen Finanzierungsanteil aus dem Treibstoffzollertrag, wie er von Bundesrat und Kommission vorgeschlagen wird.

Wir befürworten indessen die Festschreibung des Prozentsatzes im Beschluss A, damit die Finanzierung in einem referendumpflichtigen Erlass geregelt wird, damit das Volk zum Finanzierungsschlüssel etwas zu sagen hat und damit Änderungen nur in einem Bundesbeschluss erfolgen können, der wieder dem Referendum unterstellt ist.

In einem allfälligen Abstimmungskampf dürfte das von einiger Bedeutung sein. Es geht um die Transparenz. Es geht darum, dass der Bürger weiss, dass er bei der Finanzierung mitreden kann. Er soll nicht den späteren Beschlüssen des Parlamentes voll ausgeliefert sein. Der Antrag bringt in diesem Sinne Klarheit, er bringt für den Bürger und auch für die Verkehrsverbände, die wir in diesem Zusammenhang nicht vergessen dürfen, die nötige Rechtssicherheit.

Bundesrat Ogi hat in der Kommission eingewendet, ein solches Vorgehen führe zum Finanzreferendum. Dieses Argu-

ment ist nicht stichhaltig. Es wird ja nur der Grundsatz, der Finanzierungsschlüssel, geregelt. Die Kredite selbst sind vollständig Sache des nicht referendumsfähigen Kreditbeschlusses C. Mit dem Verweis auf den Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle wird zum Ausdruck gebracht, dass die Kriterien für die Zuteilung dieser Gelder auf die einzelnen Objekte im auf ihn abgestützten Treibstoffzollgesetz festgelegt sind.

Andererseits haben wir im Rahmen der Kommissionsarbeit festgestellt, dass dennoch ein sehr weites Interpretationsspielraum besteht, welcher Anteil über diese Treibstoffzölle finanziert werden kann. Wenn man den Lötschberg als rollende Strasse qualifiziert, was der effektiven Situation dieses Rawil-Ersatzes ziemlich nahekommt, so könnte man einen Anteil bis zu 38 Prozent ableiten, der sich aus Treibstoffzollgeldern finanzieren liesse. Darum ist es eben vernünftig, einen festen Anteil zu fixieren, damit die Diskussionen später unterbleiben, und diesen im Sinne eines Finanzierungsgrundsatzes eben im Beschluss A zu verankern. Diese Praxis kennen wir in vielen Bereichen, so in der ganzen Sozialgesetzgebung, beispielsweise im AHV-Gesetz, im IV-Gesetz ist ebenfalls der Prozentsatz festgelegt für die jeweiligen Bundesbeiträge.

Im übrigen geht es gar nicht um Ausgaben im Sinne des Finanzhaushaltgesetzes, sondern es sind ja Investitionsbeiträge, die nach der Betriebsaufnahme samt Zinsen von den Bahnen an den Bund zurückzuzahlen sind. Mit dem Finanzreferendum kommen wir deshalb nicht im geringsten in Konflikt. Wenn Sie den Finanzierungsschlüssel – aus welchen Gründen auch immer – in der vollen parlamentarischen Obhut behalten wollen, dann setzen Sie sich dem Verdacht aus, dass Sie etwas verstecken wollen, dass Sie sich Ihrer Sache nicht sicher sind punkto Kosten und Finanzierung und dass Sie den Finanzierungsschlüssel später am Volk vorbei zu Lasten der Strassengelder verändern wollen. Das Volk hat soeben die SBB-Initiative des Landesrings abgelehnt. Wenn Sie diesen Entscheid nun quasi durch die Hintertüre wieder umstossen wollen, dann gefährden Sie möglicherweise die ganze Vorlage. Wer also für Transparenz, für Offenheit und Mitverantwortung des Stimmbürgers ist, wer die Akzeptanz und die Chancen dieser Vorlage optimieren will, der sollte diesem Antrag zustimmen.

Ich bitte Sie namens der FDP-Fraktion darum.

Scherrer: Sie haben ja leider meinen Rückweisungsantrag abgelehnt und damit eine Kostenbeteiligung der EG an der Neat ausgeschlossen.

Ich appelliere jetzt an Sie, meinem Antrag auf hundertprozentige Finanzierung der Neat aus allgemeinen Bundesmitteln zuzustimmen. Die Verwendung von zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen für den Bau von Bahninfrastrukturen ist nach Ansicht der Auto-Partei klar verfassungswidrig. Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung besagt zwar, dass Treibstoffgelder u. a. zur Förderung des kombinierten Verkehrs sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs verwendet werden können. Wenn aber das Bundesamt für Justiz, der Bundesrat oder dieses Parlament daraus ableiten, dass diese Gelder auch für den Bau der Neat verwendet werden können, ist das eine willkürliche Interpretation der Bundesverfassung.

Das Schweizer Volk hat seinerzeit dem Verfassungsartikel betreffend die Treibstoffzölle unter der klaren Voraussetzung zugestimmt, dass 50 Prozent des Grundzolles sowie der volle Zollzuschlag für den Strassenverkehr oder für Massnahmen, welche mit diesem in engstem Zusammenhang stehen, verwendet werden. Der Zollzuschlag ist sogar ausschliesslich für den Bau und Unterhalt von Nationalstrassen zu verwenden. Zusätzlich zu diesen Abgaben bezahlt der private Strassenverkehr eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrssteuer; diese Gelder verschwinden in der allgemeinen Bundeskasse. Jetzt soll der Privatverkehr auch noch 25 Prozent an die Neat bezahlen. Das Mass läuft über, Herr Bundesrat! Was sagen Sie übrigens zum Vorschlag, bei der Finanzierung von teuren Bahninfrastrukturen bzw. bei der Neat gleich zu verfahren wie beim Bau der Autobahnen? Die Nationalstrassen wurden und werden ja mit dem Treibstoffzollzuschlag bezahlt. Analog dazu könnte man zur Sicherstellung der finanziellen

Mittel für den Schienenbau eine zweckgebundene Abgabe auf den SBB-Tarifen einführen, sozusagen eine Schnellzugvignette. Ich bitte Sie, mir die Frage zu beantworten, ob der Bundesrat auch schon Überlegungen in dieser Richtung angestellt hat.

Wir brauchen eine konsequente, gradlinige Verkehrspolitik: Strassengelder für den Strassenverkehr und öffentliche Gelder für den öffentlichen Verkehr; das ist die Regelung, die wir brauchen. Das Anzapfen der Treibstoffzollkasse stellt nicht nur einen unzulässigen Uebergriff in die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs dar, sondern missachtet auch zwei Volksentscheide. Das Volk hat im Jahre 1988 die KVP sowie kürzlich auch die Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs klar abgelehnt. Es hat also zweimal nein gesagt zur Verwendung von Strassengeldern für den öffentlichen Verkehr. Diesen Volkswillen gilt es jetzt endlich einmal zu respektieren, und es geht nicht an, dass dauernd versucht wird, die KVP durch irgendwelche Hintertürchen einzuführen. Was ist das für eine Politik, welche Bundesverfassung und klare Volksentscheide mit juristischen Winkelzügen und aus einer tagespolitischen Opportunität heraus uminterpretiert?

Im Interesse von klaren Verhältnissen bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen wie übrigens auch den Anträgen der Kollegen Schüle und Fischer-Seengen nach Verankerung der Finanzierungsfrage im Beschluss A.

Fischer-Seengen: Zu meinem Antrag bezüglich Uebernahme der Finanzierungsfrage in den Beschluss A hat Herr Schüle die Begründung bereits geliefert. Ich möchte nichts wiederholen, sondern lediglich sagen, dass man den Eindruck vermeiden sollte, man wolle dem Volk in dieser wichtigen Frage die Möglichkeit einer allfälligen Einflussnahme entziehen, man wolle etwas manipulieren.

Ich bitte Sie, diesem ersten Teil meines Antrages zuzustimmen.

Das Ziel des zweiten Teils meines Antrages ist, eine weitere Zweckentfremdung von Treibstoffgeldern mit Hilfe dieses Alpentransitbeschlusses zu vermeiden. Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung sieht vor, in welchem Rahmen Treibstoffgelder verwendet werden dürfen, nämlich u. a. zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparksanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs. Gegen einen Einsatz von Treibstoffzollgeldern in diesem Rahmen ist nichts einzuwenden. Mein Antrag strebt lediglich an, dass bei den einzelnen zu bauenden Objekten untersucht wird, ob und zu welchem Teil sie diese Funktion wahrnehmen, die in Artikel 36ter Bundesverfassung vorgesehen ist.

Es ist somit zunächst zu prüfen, ob bei einem Element der Alpentransversale eine Beitragsberechtigung aus Strassengeldern nachgewiesen werden kann, und bei Bejahung dieser Frage ist der entsprechende Anteil festzulegen. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission haben sich für den umgekehrten Weg ausgesprochen: Der Beitrag aus Strassengeldern soll pauschal 25 Prozent betragen. Dieser Beitragssatz wird zunächst einmal ausgeschöpft. Erst anschliessend sollen die entsprechenden Beträge auf die einzelnen Objekte umgelegt werden. Ob tatsächlich eine Beitragsberechtigung aus Strassengeldern besteht, soll somit grundsätzlich gar nicht mehr untersucht werden. Zu einer solchen Praxis kann ich nicht Hand bieten! Der von Bundesrat und Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Beitragssatz von pauschal 25 Prozent ist ein zu grober Raster. Die Argumentation in Botschaft und Zusatzbericht ist wenig überzeugend, die Pauschale von 25 Prozent ist für mich zu wenig hieb- und stichfest begründet.

Wir dürfen folgendes nicht übersehen: Der Alpentransit besteht aus neuen Eisenbahnlinien für Personen und Güter. Die Schweiz will damit bisher nicht oder nur ungenügend ausgeübte Funktionen im Alpentransitverkehr wahrnehmen. Es handelt sich somit vor allem um den neuen alpenquerenden Verkehr und nur zum kleinsten Teil um den Ersatz von bisherigem Verkehr auf der Strasse. Er ist eine Alternativlösung für die Öffnung eines 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse, die aber kaum eine Entlastung vom bisherigen Güterverkehr mit der

28-Tonnen-Limite bringt. Für reinen Personen- und Güterverkehr dürfen indessen gemäss geltendem Gesetz keine Treibstoffzollgelder eingesetzt werden. Der Bau neuer Eisenbahnstrecken darf nicht aus Treibstoffzollgeldern erfolgen.

Im Gegensatz zu Herrn Scherrer beinhaltet für mich aber das Alpentransitvorhaben durchaus Elemente, die unter Artikel 36ter der Bundesverfassung subsumiert werden können, beispielsweise Bahnverladeeinrichtungen für Autos am Lötschberg. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Lötschberg-Basistunnel zur Bereitstellung von Transitzkapazität so oder so gebaut wird. Wäre er in erster Linie der Ersatz für den nicht erstellten Rawil-Strassentunnel, so hätte er ins Nationalstrassennetz aufgenommen und entsprechend finanziert werden können. Hier präsentiert sich die Situation jedoch anders. Auch Anlagen, die dem kombinierten Verkehr dienen, das heisst solche, die dem Gütertransport im Inland auf der Strasse zur und von der Bahn dienen, können aus Strassengeldern finanziert werden, nicht aber der reine Transit vom Ausland ins Ausland.

Nun wird der Einwand erhoben, die Begründung des Einsatzes von Treibstoffzollgeldern im Einzelfall sei zu kompliziert, zu aufwendig; eine Pauschale sei bedeutend einfacher zu handhaben. Das Argument des Aufwandes hat zwar etwas für sich, doch reicht es meiner Auffassung nach nicht aus für die Begründung der Pauschallösung. Der Bundesrat sieht selber vor, dass er die genaue Aufteilung auf einzelne Objekte bestimmt. In diesem Rahmen kann er auch die Begründung liefern, inwiefern sich dieser Mitteleinsatz auf Artikel 36ter BV abstützen lässt. Am Parlament liegt es sodann, bei der Bewilligung der einzelnen Kredittranchen zu überprüfen, ob der Einsatz von Treibstoffzollmitteln zur Finanzierung der einzelnen Objekte verfassungskonform erfolgt und keine weitere Zweckentfremdung stattfindet.

Dieses Vorgehen ist durchaus praktikabel und zumutbar, und ich bitte deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Dreher: Artikel 11 Absatz 1 Litera b der Kommission des Nationalrates offenbart eine Teppichhändler-Mentalität. Es heisst: einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle. Was ist ein Teil? Ein Teil kann auch 90 Prozent sein. Wir haben eine liberale Abstufung der Gegenvorschläge: Kollege Scherrer hat den liberalsten Vorschlag gemacht, nämlich: für den öffentlichen Verkehr die öffentlichen Gelder. Kollege Friderici hat immerhin eine Begrenzung auf maximal 25 Prozent der Treibstofferträge verlangt, und die freisinnige Fraktion, so wie ich Herrn Schüle verstanden habe, will den Anteil bei 25 Prozent festlegen, was dann wieder von Herrn Fischer-Seengen relativiert wird. Ich freue mich immerhin darüber, dass die FDP den motorisierten Konsumenten zu entdecken beginnt.

Die Fakten sind die, dass wir am 28. März 1919, in wenigen Tagen, das Osterwochenende haben. Dann werden Sie sehen, dass der Stau nicht vor dem Eisenbahntunnel entsteht, sondern vor dem Strassentunnel, weil die Schweiz unfähig und *mala fide* nicht Willens ist, Europa eine anständige Alpentransversale auf der Strasse bereitzustellen. Faktum, und nicht wegzudiskutieren, ist ferner, dass wir eine zweite Tunnelröhre am Gotthard brauchen. Bevor wir beginnen, Treibstoffgelder für den Schienenverkehr zu verschleudern – sind Sie nervös, Herr Schmid? Dann sollten Sie nach Hause gehen –, müssen wir einmal diese minimale Infrastruktur für den motorisierten Verkehr bereitstellen. Die Notwendigkeit des dreispurigen Ausbaus der N 1 in je einer Richtung zwischen Zürich und Bern ist ebenfalls nicht wegzudiskutieren. Ich kann nicht verstehen, dass man so grosszügig über Treibstoffgelder verfügen will, bevor überhaupt die notwendigen und dringend ausgewiesenen Infrastrukturen desjenigen Verkehrs bereitgestellt sind, nach dem das Volk tatsächlich fragt. Falls es zu einer Volksabstimmung kommt, freue ich mich darauf, zu erfahren, ob das Schweizer Volk für 1,5 oder 1,8 Milliarden Franken eine zweite Tunnelröhre im Gotthard bereitstellen will oder ob man 16, 17, 18, 22 oder 25 Milliarden Franken für eine Schienenverbindung aufwerfen will, ohne dass die wirklich dringenden Probleme des Strassenverkehrs gelöst werden. Ich werde den Antrag Scherrer unterstützen, eventualiter den Antrag Friderici und subeventualiter den Antrag der FDP-Fraktion.

Hafner Rudolf: An den Voten meiner Vorrednern konnten Sie unschwer erkennen, welche Interessen bei dieser Diskussion im Spiel sind. Es sind wohl nicht die Interessen des Umweltschutzes, die vorhin angesprochen wurden. Versuchen wir doch, uns zu erinnern, warum die Neat überhaupt gebaut wird und warum sie finanziert werden muss. Es ist das erklärte Ziel der Mehrheit in diesem Saal, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern. Das heisst, man möchte viel Hucklepackverkehr, und das bedingt, dass der Strassenverkehr davon profitiert, dass man eine Hucklepacklösung realisiert. Dann ist es folgerichtig, dass der Strassenverkehr auch seinen Teil an den Kosten trägt. Wenn man das Verursacherprinzip beibehalten will, gibt es nichts anderes, als der Mehrheit zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen. Herr Fischer-Seengen sagte aber, es bestünde gar keine Rechtsgrundlage dazu. Ich weiss nicht, ob Sie ein anderes Treibstoffzollgesetz haben als ich; in meinem steht in Artikel 3 ganz klar, dass Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge geleistet werden sollen. Es sind hier keine Ausnahmen genannt.

Es stimmt, dass der zukünftige Anteil des Hucklepackverkehrs nicht bereits heute genau bekannt ist, er kann daher auch nicht genau festgelegt werden. Daher kann keine realistische Prozentzahl genannt werden. Wenn man schon eine Prozentzahl festschreiben wollte, muss man die Botschaft des Bundesrates genau lesen. Dort steht auf Seite 71: «... ist ein förderungsfähiger Investitionsanteil von mehr als der Hälfte der gesamten Investitionssumme vorhanden ...»; das würde bedeuten, dass man, wenn schon Prozentzahlen festgeschrieben werden sollen, mehr als 25 Prozent festschreiben müsste.

Die grüne Fraktion bittet Sie, diese interessengebundenen Anträge klar abzulehnen, das heisst den Minderheitsantrag Friderici, aber auch die Anträge Fischer-Seengen, Scherrer und Schüle, die alle in die gleiche Richtung zielen. Wir bitten Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Bircher Silvio: Ich glaube auch, wir sollten die Gesamtübersicht nicht verlieren und in der Wirrnis der verschiedenen Anträge die Entscheide der Kommissionsmehrheit nicht auf den Kopf stellen. Wir haben ganz klar die heutige verfassungsmässige Regelung nach Verfassungsartikel 36ter, dass der Bund mit Treibstoffzollgeldern den kombinierten Verkehr fördern kann. Das ist in der Verfassung festgelegt; es wurde mit obligatorischer Volksabstimmung zugestimmt.

Gestützt auf diesen Verfassungsartikel haben wir das Treibstoffzollgesetz erlassen. Auch dieses Gesetz unterstand dem Referendum. Das Referendum wurde zwar nicht ergriffen, aber in diesem Treibstoffzollgesetz wird nochmals verdeutlicht, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Zuteilung einzelner Treibstoffzollgelder an den kombinierten Verkehr hat. Als Zuteilungskriterien sind beispielsweise der Kostendeckungsgrad der einzelnen abgeltungsberechtigten Züge oder die rollende Strasse, insbesondere der Lötschberg-Basistunnel, genannt. Gestützt auf diese verfassungs- und gesetzesmässigen Grundlagen hat der Bundesrat in einem relativ komplizierten Rechnungsmechanismus die 25 Prozent berechnet. Sie können das in der Botschaft nachlesen; je nachdem kommt man auf leicht abweichende Zahlen. Das ist aber jetzt genau die Begründung: Weil die Kompetenz zur Zuteilung der Mittel und zur Ausrechnung beim Bundesrat liegt; gemäss den bisherigen Einzelanträgen können wir das unmöglich in den Bundesbeschluss A packen. Im Bundesbeschluss A ist klar und deutlich und für jeden Stimmbürger und jede Stimmbürgerin verständlich festgelegt, dass die Mittel einerseits aus allgemeinen Bundesgeldern und andererseits aus Treibstoffzollgeldern aufgebracht werden. Hier wurde eine klare Aussage gemacht. Im Bundesbeschluss B ist der rechnerische Teil untergebracht.

Ich bitte Sie, diese saubere Trennung, wie sie die Kommissionsmehrheit mit sehr deutlichen Entscheiden gefällt hat und wie sie auch vom Bundesrat sehr klar herausgearbeitet wurde, so beizubehalten und jetzt nicht zu später Stunde noch so «husch, husch» Anträge zufälligerweise zu genehmigen.

Bonny: Ich möchte Ihnen kurz sagen, wie wir diesen Artikel im Rahmen der Beratungen der freisinnigen Fraktion beurteilt haben: Im Prinzip wären wir auf der Linie der Kommissionsmehrheit. Wir haben allerdings – absolut geschlossen – einen Vorbehalt anzubringen: Wir sind der festen Ueberzeugung, Herr Bundesrat Ogi, dass es besser ist, diese Bestimmung im referendumsfähigen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss A zu verankern und nicht im einfachen und deshalb nicht referendumsfähigen Bundesbeschluss C.

Ich wäre froh, wenn der Bundesrat seinen Widerstand endlich aufgeben würde, der vor allem von der falschen Motivation getragen wird – Kollege Schüle hat das richtig aufgezeigt –, es gehe um ein Finanzreferendum. Davon kann doch keine Rede sein.

Wir müssen wissen, was wir tun. Wenn es zu einer Volksabstimmung kommen sollte, wäre es für jene, die diese Neat-Vorlage verteidigen, sehr hinderlich, wenn man ihnen entgegenhalten würde: Sie haben uns wohl das Prinzip, dass aus Mitteln des Treibstoffzollertrages finanziert wird, im referendumsfähigen Beschluss A präsentiert, aber nicht die Quantifizierung, die uns vor allem interessiert. Es gilt die Tatsache, dass der empfindlichste Körperteil des Schweizer nach wie vor sein Portemonnaie ist. Bei uns gibt es dann in diesem Zusammenhang noch eine andere Ueberlegung: Es geht hier um ein langfristiges Geschäft. Wir wissen alle nicht, wie die Finanzierung dann weitergeht, ob später einmal gewisse Modifikationen beim Treibstoffzollanteil vorgenommen werden müssen. Dann, glaube ich, wäre es nochmals ein Nachteil, der sich bereits bei der Referendumsabstimmung auswirken könnte, wenn man allfällige weitere Aenderungen später im Rahmen eines Beschlusses, der nicht referendumsfähig ist, vornehmen müsste. Dann gäbe es keinen «Aufhänger» in Form eines Beschlusses A, wo man zur Not noch darüber sprechen kann. Das sind zwingende Gründe, die dafür sprechen, dem Antrag Schüle zuzustimmen.

Wieso, Herr Hafner – Sie studieren ja die Vorlagen immer sehr gut –, kommen Sie dazu, diesen Antrag Schüle abzulehnen, der ja genau der Kommissionsmehrheit entspricht? Der einzige Unterschied ist der, dass ein Transfer vom Beschluss C zum Beschluss A stattfindet. Das ist mir etwas schleierhaft. Ich weiss, dass Sie ein guter Demokrat sind, und will Ihnen jetzt nicht vorwerfen, dass Sie da demokratischen Auseinandersetzungen aus dem Wege gehen. Aber wo bleibt da die Logik?

Von der freisinnigen Fraktion her sind aber auch wir gegen den Antrag von Herrn Scherrer. Wir alle sind von diesen 14 Milliarden Franken beeindruckt. Das ist ein gewaltiger Brocken, an der Grenze des Verkräftbaren. Ich habe das schon in der Fraktionserklärung gesagt.

Aber jetzt zu sagen, wir bestritten das aus allgemeinen Bundesmitteln, das ist doch – Herr Scherrer und Herr Dreher – etwas zu einfach! Die Autofahrer – das sind ja die meisten unter uns – sind ja alle auch Steuerzahler. Bei diesen ist man auch sensibel, wie dann diese Finanzierung bewerkstelligt werden soll. Auch viele Autofahrer lieben die Steuerprogression nicht. Abgesehen davon ist es ja so, dass wir diesen Artikel 36ter BV eben für solche Fälle anrufen können.

Eine letzte Bemerkung: Es ist noch die Frage offen – die Meinungen darüber waren bei uns geteilt –, ob höchstens 25 Prozent Treibstoffzollertrag oder fixe 25 Prozent vorgesehen werden sollen.

Hier werden wir Freisinnige verschieden abstimmen.

Blocher: Im Grunde genommen wollen die Mehrheit, die Minderheit Friderici und auch die Anträge Schüle und Fischer-Seengen das gleiche. Trotzdem wird dieser Artikel natürlich zu einem Schicksalsartikel gemacht, und zwar nicht, weil man verschiedene Sachen will, sondern weil es um eine Sache des Vertrauens geht. Man traut einander nicht, das ist das Problem.

Die 25 Prozent sind nicht eine Erfindung von Herrn Friderici. Sie sind nicht eine Erfindung von Herrn Schüle oder von Herrn Fischer, sondern die 25 Prozent sind vom Bundesrat berechnet worden, aufgrund der Tatsache, dass gemäss den vorliegenden Unterlagen, den gesetzlichen Bestimmungen, den

verfassungsmässigen Bestimmungen für diese Bahn 25 Prozent abgezweigt werden können, damit es noch verfassungsmässig ist.

Jetzt geht es nur noch darum, ob man Vertrauen hat oder nicht, ob die 25 Prozent in einem referendumspflichtigen Erlass festgehalten werden sollen oder nicht.

Misstrauen ist natürlich entstanden, als man gemerkt hat, dass man sie nicht in den referendumsfähigen Erlass hineinnehmen wollte oder – wie z. B. Herr Hafner gesagt hat – dass es viel mehr sein könnte als 25 Prozent. Jetzt ist natürlich das Misstrauen vorhanden.

Nun kommen die Beteuerungen, dass es keinesfalls mehr als 25 Prozent seien. Dann sagen diejenigen, die das glauben, man könnte sie auch im Gesetz verankern.

Ein so grosses Gefahrenpotential für diese Vorlage aufzubauen, nur weil diese 25 Prozent nicht im referendumspflichtigen Erlass aufgenommen werden sollen, scheint mir nicht richtig. Darum bin ich der Auffassung, wir sollten der Minderheit zustimmen, weil sie das gleiche will wie die Mehrheit, aber sie will es im Erlass verankert haben, in dem Erlass, der nur durch einen referendumspflichtigen Erlass geändert werden kann. Zu den Formulierungen der Minderheiten: Ich bin eigentlich etwas unglücklich, dass da so viele Formulierungen vorliegen. Es wäre gut, wenn Sie sich auf eine Formulierung einigen könnten.

Mir scheint jetzt, obwohl ich in der Kommission – weil die anderen Anträge ja nicht vorgelegen haben – den Antrag Friderici unterzeichnet habe, die von Herrn Fischer vorgeschlagene Formulierung die beste und auch die vertrauensvollste.

Ich stimme für die Minderheit. Man sollte dieses Misstrauen, das hier vielleicht unnötigerweise gesät worden ist, damit ausräumen.

Biel: Eine Vorbemerkung: Vorhin haben sich einige darüber empört, dass wir zur Kenntnis bekommen haben, dass im Finanzdepartement eine andere Meinung herrscht. Das ist nicht das erste Mal. Ich könnte Ihnen Beispiele aufzählen, wie die Kollegen des Finanzministers bei Budgetberatungen reihenweise ausgestiegen sind. Das ist also nichts Neues. Ich könnte auch andere Dinge hier nennen. Das wollte ich noch sagen. Doch nun zu diesem Problem: Das ist doch ein reines Schattenboxen, was wir machen. Haben Sie Artikel 10, den wir beschlossen haben, eigentlich genau gelesen? Es sind Darlehen und keine A-fonds-perdu-Finanzierungen. Wir haben sogar in der Kommission noch einen Absatz 5 beigefügt, der lautet: «Die unter dem Titel des Baukredits erwähnten Darlehen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden in der Rückstellung für den Strassenverkehr verbucht.»

Es spielt doch keine Rolle, wo wir das regeln. Es sind Darlehen! Der Strassenrechnung geht nichts verloren. Die Darlehen werden sogar noch verzinst. Das einzige ist, dass das Problem verschoben wird. Darauf habe ich beim Eintreten hingewiesen. Das sind ja nicht Banknoten, die im Keller des Bernerhofs lagern, sondern das Geld ist eingesetzt.

Wenn man nun auf diese sogenannte Rückstellung greift, um hier Mittel bereitzustellen, muss der Bund wieder Geld aufnehmen, um eben seine Tresoreriebedürfnisse zu decken. Auch dort muss er Zinsen bezahlen. Es ist ein reines Schattenboxen. Solange wir bei der Darlehensfinanzierung sind und den Bahnen Darlehen geben, die sie dann später zurückzahlen, amortisieren müssen, hat das überhaupt keinen Einfluss. Sie können also diese 25 Prozent hinschreiben, wo Sie wollen, wenn es der ganzen Sache nützt, kann man es meines Erachtens ruhig in den referendumspflichtigen Beschluss hineinnehmen. Aber der Strassenrechnung wird nichts weggenommen, sondern es sind reine Darlehen. Wir hätten also genauso gut darauf verzichten können, es sei denn – und das habe ich den Bundesrat gefragt –, man denke schon heute daran, die Gelder nie zurückzuzahlen. Dann sähen die Dinge etwas anders aus.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La commission a longuement discuté, non pas sur le principe du financement par le produit des droits d'entrée sur les carburants, mais sur le taux de cette

part qui, selon la proposition du Conseil fédéral, devait être fixée à 25 pour cent.

Il est incontestable que la construction de deux nouvelles lignes de base pour le transit alpin contribue à la promotion du trafic combiné sur rail, du transport de véhicules routiers accompagnés et à la séparation des courants de trafic, comme cela ressort de l'article 36ter, alinéa premier, lettre c, de la Constitution fédérale. L'aménagement des installations de chargement des automobiles à Heustrich et dans la vallée du Rhône notamment, ainsi que l'utilisation du tunnel de base du Loetschberg par les 132 trains journaliers pour automobiles accompagnées, servent aux usagers de la route qui paient les droits d'entrée sur les carburants. Une contribution d'une part de ces produits aux frais de transport alpin ne peut dès lors être contestée.

Cependant, la commission a tenu de faire référence expresse à cet article constitutionnel qui limite en principe une contribution à l'apport effectif direct ou indirect du transit alpin au trafic routier. La «Zweckbindung», l'affectation des droits d'entrée sur les carburants, doit donc être garantie. C'est le sens du renvoi à la Constitution fédérale, ce qui permet de renoncer à mentionner la loi concernant l'utilisation de ces fonds.

En outre, nous sommes assurés que les organisations des automobilistes: le TCS, l'ACS et le AST, sont disposés à accepter le principe d'une contribution par les droits d'entrée sur les carburants dans le cadre de la constitution. Ces organisations avaient même préconisé que ces contributions pouvaient se faire à fonds perdu, donc sans remboursement. La commission n'a pas retenu cette idée afin de démontrer que le transit alpin devra être financé comme une entreprise privée.

La proposition de la minorité Friderici vise à traiter à l'article 11 la question des 25 pour cent prévus à l'arrêté C, article 3. La commission a rejeté cette suggestion par 19 voix contre 9. Elle préfère fixer ce taux dans l'arrêté C qui règle le crédit global destiné au transit alpin. Cela permettra de fixer, éventuellement d'adapter ce taux selon les besoins, sans devoir en référer à un vote populaire.

La commission a également refusé par 18 voix contre 9 d'introduire la notion «ne peut excéder 25 pour cent» contenue dans la proposition Friderici. Nous estimons en effet que le taux de 25 pour cent, comme le suggère M. Schüle, peut être considéré comme fixe et correspondant aux exigences de la disposition constitutionnelle. Il y a là un avantage de pouvoir compter sur une part fixe à la charge des droits d'entrée sur les carburants, part qui ne devrait pas constamment être mise en cause. Telles sont les raisons pour lesquelles la commission vous engage à rejeter la proposition de la minorité Friderici.

Quant à la version Fischer (25 pour cent au plus), il y a lieu, à également, de se prononcer d'abord sur le principe de savoir si l'on veut régler ce taux dans l'arrêté A ou dans l'arrêté C. Ensuite, après accord entre MM. Friderici et Fischer-Seengen, on décidera du taux lui-même.

La proposition de M. Schüle est conforme à l'idée de la commission qui prévoit le financement de 25 pour cent par les droits d'entrée sur les carburants, et du solde, 75 pour cent, par la Confédération.

M. Scherrer voudrait que tout le financement soit couvert par la Confédération. Je vous invite à ne pas donner suite à cette proposition. Il n'y a en effet pas lieu de reprendre la discussion d'un deuxième tube du Gothard. Je vous propose de refuser cette idée et de faire contribuer les automobilistes au financement du transit alpin dans la mesure où ils en profitent.

Weber-Schwyz, Berichtstatter: Bei Artikel 11 geht es um die Finanzierungsmittel. Es wird erklärt, wie diese Mittel sichergestellt werden: Grundsätzlich werden allgemeine Mittel des Bundes gebraucht, und ein Teil stammt aus dem Ertrag der Treibstoffzölle. Die Kommission hat auch die Verfassungsbasis – Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c BV – nochmals erwähnt.

Es ging in der Kommission um den Anteil der Mittel aus der Treibstoffzollkasse. Es wurde uns dargelegt, warum man zu einer Pauschalierung dieses Absatzes gelangt ist.

Es ist so: Wir haben die Verfassungsbasis. Die entsprechende Gesetzgebung sieht vor, dass man Umlagerungsmassnahmen

aus Treibstoffzollmitteln finanzieren kann. Das würde aber bedingen, dass wir objektbezogen, massnahmenbezogen ausschneiden müssten. Das würde dazu führen, dass wir Objekte entsprechend der Nutzung werten müssten. Es gibt sogar eine Berechnung, die sagt: Wenn man diese Objekte so zuordnen würde, ergäbe es sogar einen Anteil von 38 Prozent aus Treibstoffzollmitteln. Beispielsweise könnten die Verladeanlagen in Heustrich und im Rhonetal und andere Umlagerungseinrichtungen auf diesem Wege finanziert werden. Ich meine, diese objektbezogene, massnahmenbezogene Abrechnung wäre nicht praktikabel. Sie würde vermutlich zu einem Bumerang. Das gewichtete Mittel mit 25 Prozent ist richtig: Es ist praktikabel und wird auch zu keinen Sonderrechnungen führen. Aus all diesen Gründen ist die mittlere Gewichtung also wohl richtig.

Zu den vorliegenden Anträgen: Die Herren Friderici und Fischer-Seengen haben sich vereinigt. Sie stellen den Antrag, diese Finanzierungsmittel und auch den Umfang in den Beschluss A aufzunehmen. Das ist eine Frage, die Ihnen zum Entscheid unterbreitet ist. Die Kommission hat damals beschlossen, die Zuordnung beim Beschluss C vorzunehmen. Es ist Ihnen überlassen zu entscheiden. Ich persönlich habe mich für den Beschluss A entschieden.

Es besteht aber noch eine weitere Differenz, wenn man den Antrag Fischer-Seengen näher betrachtet. Im Absatz 3 verlangt er, dass der Bund die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte vornimmt. Dies ist aus administrativen Gründen abzulehnen, es ist nicht praktikabel.

Es liegt auch ein Antrag Schüle vor: Inhaltlich entspricht er den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit im Beschluss C. Auch dieser Entscheid über die Gewichtung 25/75 Prozent ist Ihnen anheimgestellt.

Letztlich zum Antrag Scherrer: Er will scheinbar nicht zur Kenntnis nehmen, dass wir 1985 das Treibstoffzollgesetz geändert haben. Es ist klar, dass wir die Möglichkeit haben, Massnahmen zu finanzieren, die der Umlagerung dienen. Es ist also nicht rechtswidrig, was wir da beschliessen. Ich meine sogar, es sei richtig, dass wir diesen Anteil aus der Treibstoffzollkasse nehmen.

Ich wiederhole, was hier schon erläutert wurde: Vom Grundsatz her findet keine Zweckentfremdung der Mittel statt. Die Mittel werden als Darlehen mit Amortisationspflicht nach Inbetriebnahme zur Verfügung gestellt. Es ist also keine Zweckentfremdung in Sicht.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, diese Anträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Bundesrat Ogi: Ich weiss: Die Diskussionen sind lang, aber Ihre Entscheide sind bisher sehr, sehr gut ausgefallen, und ich möchte Ihnen dafür bestens danken. Sie haben sehr gut entschieden. Aber jetzt dürfen Sie nicht müde werden. Denn das, was Sie jetzt entscheiden, ist sehr wichtig.

Die Minderheit will die Bestimmung in den Beschluss A aufnehmen und festhalten, dass höchstens 25 Prozent aus Treibstoffzollmitteln finanziert werden dürfen.

Gegen die Aufnahme dieser Finanzierungsbestimmung in den Beschluss A spricht einmal die Kompetenzordnung der Bundesverfassung, die kein Finanzreferendum kennt. Die Festlegung eines Finanzierungsanteils gehört deshalb nicht in einen Bundesbeschluss, der dem fakultativen Referendum untersteht. Der Bundesrat meint deshalb mit Ueberzeugung – und das ist wohl stichhaltig, Herr Nationalrat Schüle –, dass diese Finanzierungsbestimmung in den Finanzierungsbeschluss C gehört.

Zu Herrn Fischer-Seengen: Wir manipulieren überhaupt nichts, sondern wir sind überzeugt, dass das richtig wäre. Es geht – wie Herr Biel gesagt hat – um ein Darlehen, das ja zurückbezahlt werden soll. Wenn Sie diesen Transfer – wie es Herr Bonny gesagt hat – vornehmen, wird die Abstimmung geprägt sein von der Frage und der Auseinandersetzung: Sind 25 Prozent zuviel, oder sind 25 Prozent zuwenig? Es wird so sein, wie bei einem Glas Wasser: Bei vielen ist ein Glas halbvoll – bei anderen ist es halbleer. Wir sollten mit Blick auf eine Abstimmung nicht das Hauptgeschäft, nämlich die Neat, durch eine Finanzdiskussion in den Hintergrund rücken.

Zum zweiten Punkt, zur Verwendung der Treibstoffzollmittel: Herr Scherrer, ich danke Ihnen für den Vorschlag, eine Schnellzugsvignette einzuführen. Ich muss gestehen: Wir haben die Idee bisher nicht gehabt. Aber wir glauben, dass wir vielleicht zur gegebenen Zeit auch den öffentlichen Verkehr etwas verteuern müssen.

Der Bundesrat weist in der Botschaft Ziffer 241.2 darauf hin, dass er in Ausschöpfung des rechtlich gegebenen Rahmens auch Treibstoffzollmittel heranziehen will und kann, wie die verschiedenen Gutachten ja zum Ausdruck gebracht haben. Massgebend dafür ist Artikel 36ter der Bundesverfassung. Die Mittelverwendung wird dann im Treibstoffzollgesetz und in der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge präzisiert. Aufgrund dieser Gesetzesbestimmung wurde die Anzahl abgeltungsberechtigter Züge in entsprechende Investitionsanteile umgerechnet. Daraus ergab sich, dass mehr als die Hälfte der gesamten Investitionssumme mit Treibstoffzollmitteln zu finanzieren wäre. Der Bundesrat wollte aber nicht so weit gehen und hat sich für 25 Prozent entschieden, und dies aus politischen Gründen und in der Erwartung, dass der kombinierte Verkehr in Zukunft einen höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad erreichen sollte. Das ergab bei einem Finanzierungsanteil von den ursprünglichen 10 Milliarden Franken die bekannten 2,5 Milliarden Franken. Heute werden Sie – so hoffe ich – 14 Milliarden Franken bewilligen. Dann würde der Anteil aus Treibstoffzollmitteln zwischen 3 und 4 Milliarden Franken betragen.

Noch zum Antrag, der Anteil des Ertrags aus Treibstoffzollmitteln solle 25 Prozent der Gesamtinvestition nicht überschreiten: Der Antrag geht – das ist, glaube ich, die Stossrichtung des Vorstosses von Herrn Nationalrat Fischer-Seengen – von einem Objektbezug aus. Diese Definition ist für den Bundesrat weder sinnvoll noch sachgerecht. Es ginge noch, wenn man sich über die Definition der anrechenbaren Kosten einig wäre. Seien wir doch ehrlich, Herr Nationalrat Fischer: Hier werden wir uns nie treffen, und deshalb sollte man Klarheit schaffen. Klarheit schaffen Sie, wenn Sie der Mehrheit der Kommission folgen und alle anderen Anträge ablehnen.

Grundsatzentscheid – Décision de principe

Präsident: Wir stimmen zuerst über den Grundsatz ab, ob die Finanzierungsfrage im allgemeinverbindlichen Beschluss A oder im nicht allgemeinverbindlichen Beschluss C geregelt werden soll.

Abstimmung – Vote

Für Regelung im Beschluss C	70 Stimmen
Für Regelung im Beschluss A	66 Stimmen

Präsident: Damit haben Sie den Antrag Fischer-Seengen zu Artikel 11 abgelehnt, wodurch der Eventualantrag Fischer-Seengen zu Absatz 1 entfällt.

Herr Friderici zieht den Antrag der Minderheit zu Absatz 3 zurück.

Ueber die übrigen gestellten Anträge werden wir bei Artikel 3 von Entwurf C entscheiden.

*Verschoben (siehe Entscheid bei Art. 3 von Entwurf C)
Renvoyé (voir décision à l'art. 3 du projet C)*

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... und dem nach Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendeten Anteil des Ertrages der Treibstoffzölle.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... la part du produit des droits d'entrée sur les carburants utilisée conformément à l'article 36ter, 1er alinéa, lettre c, de la constitution.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Titel

Stab für die Kontrolle und Koordination

Abs. 1

Der Bundesrat setzt einen Stab für Kontrolle und Koordination ein.

Abs. 2

Der Stab hat insbesondere folgende Aufgaben:

a. Er überwacht die Planung, Projektierung und Ausführung sowie die Inbetriebnahme der neuen Linien;

b. er überwacht die Kosten und Termine;

c. er sorgt für die Koordination unter den Bahnen;

d. er berät den Bundesrat und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und schlägt Massnahmen bei wesentlichen Abweichungen vor.

Abs. 3

Der Bundesrat regelt durch Verordnung die Zusammensetzung und die Aufgaben des Stabes.

Antrag Rüttimann

Abs. 1

Der Bundesrat setzt einen unabhängigen Stab für Kontrolle und Koordination ein. Im Stab sind Experten des Bau- und Finanzwesens vertreten.

Art. 14

Proposition de la commission

Titre

Etat-major de contrôle et de coordination

Al. 1

Le Conseil fédéral nomme un état-major de contrôle et de coordination.

Al. 2

L'état-major a notamment les obligations suivantes:

a. il surveille la planification, l'établissement des projets, la construction et la mise en exploitation des nouvelles lignes;

b. il surveille les coûts et les délais;

c. il veille à la coordination entre les chemins de fer;

d. il assiste le Conseil fédéral et le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie; il propose des mesures en cas de divergences importantes.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la composition et les obligations de l'état-major.

Proposition Rüttimann

Al. 1

Le Conseil fédéral nomme un état-major indépendant de contrôle et de coordination. Des experts en matière de construction et de finances y sont représentés.

Titel – Titre

Angenommen – Adopté

Abs. 1 – Al. 1

Rüttimann: Der Bundesrat hat im Bundesbeschluss mit Recht und in weiser Voraussicht ein Koordinations- und Kontrollorgan vorgeschlagen. Wiederholt wurde behauptet, das Neat-Projekt sei das grösste vom Bund je in Angriff genommene Werk. 14 Milliarden sind tatsächlich für unser Volk und auch für uns eine grosse Summe zum Verdauen. Dazu wird noch die Verzinsung der Baukredite kommen, die Teuerung usw. Es wurde heute schon mehrmals Unvorhergesehenes erwähnt, so dass man mit Fug und Recht schlussendlich von einer Bau-summe von 24 Milliarden spricht. In den letzten 25 Jahren haben wir eine ganze Reihe von Grossprojekten erstellt, bei denen die Kostenschätzung, einmal abgesehen von der Teuerung, zum Teil böse danebengeraten waren, nämlich bis zu 400 Prozent. Insbesondere bei Tunnelbauten für Bahn und Strassen hat es wiederholt ein böses Erwachen gegeben, auch weil es einige geologische und in der Konsequenz auch finanzielle Ueberraschungen gegeben hatte. Aber auch bei Hoch- und Tiefbauten kam das vor. Erinnern Sie sich nur an das Schloss Prangins, wo sich die Kosten auf mehr als das Doppelte der vom Amt für Bundesbauten errechneten Summe belaufen werden. Aber auch andere Projekte der Neuzeit, das Centovalli-Loch oder Projekte der PTT, die zu lange weitergeschleppt wurden und Kosten verursacht haben, zeigen deutlich auf, dass sich die Bundesverwaltung nicht selbst kontrollieren kann. Der Bundesrat ist also gut beraten, wenn er sich mit Experten des Bau- und Finanzwesens umgeben will. Unsere Kommission hat nun einen Stab anstelle einer Kommission für Kontrolle und Koordination vorgeschlagen. Ich finde auch dies richtig, denn das Organ soll klein, aktionsfähig und effizient sein. Mein Anliegen ist nun, dass im Bundesbeschluss die Zusammensetzung des Stabes festgelegt wird, wie das der Bundesrat wollte, und zwar scheint mir, dass auf Bauseite auch Tunnelspezialisten beigezogen werden sollten. Mein zweites Anliegen ist – und dies scheint mir besonders wichtig –, dass dieser Stab von der Bundesverwaltung völlig unabhängig ist, dass also aussenstehende, eventuell sogar ausländische Experten und Spezialisten in dieses permanente Gremium berufen werden. Dies ist in keiner Weise ein Misstrauensvotum gegen die Bau- und Finanzfachleute des Bundes und seiner Regiebetriebe; es ist im Gegenteil als konstruktive Hilfestellung gedacht, denn bekanntlich sehen vier Augen mit verschiedener Optik mehr als nur zwei Augen mit der gleichen Optik. Es liegt in der Natur der Sache, dass von bundesinternen Experten eine drohende Fehlentwicklung länger verteidigt wird als von externen.

Bei Projekten in der Grössenordnung der Neat müssen jedoch leiseste Anzeichen von Fehlentwicklungen, sowohl im bautechnischen wie im finanziellen Bereich, ausserhalb hierarchischer Abhängigkeit registriert und korrigiert werden. Anlaufstelle für Kurskorrekturen wird so oder so immer der Bundesrat sein. Mein Antrag bezweckt also in keiner Weise, gegen die Projektierungs- und Bauleitungsbüros des Bundes oder der SBB Misstrauen zu wecken, sondern einfach alles zu tun, um böse Ueberraschungen im Bauvorgang und in der Kostenentwicklung möglichst zu eliminieren.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Aux articles 14 et 15, nous réglons le contrôle et la coordination. Comme annoncé lors de l'entrée en matière, la commission vous propose, par 26 voix contre zéro, de garantir ce contrôle et cette coordination non pas par un comité mais par un état-major, nommé par le Conseil fédéral et subordonné au département compétent. Les obligations de celui-ci sont déterminées à l'alinéa 2. Cet état-major – je le précise – n'a pas de compétences propres de décision mais il surveille, d'une part l'Office fédéral des transports et, d'autre part, des planificateurs et les maîtres de l'ouvrage, c'est-à-dire les CFF et le BLS. Cet instrument de contrôle et de coordination nous semble des plus importants après les mauvaises expériences vécues, par exemple, sur la ligne du Centovalli. La décision de la commission a été prise d'ailleurs en parfait accord avec le Conseil fédéral.

La proposition de M. Rüttimann contient deux éléments nouveaux. D'abord que cet état-major doit être indépendant. Il est clair que, dans l'idée de la commission, cet état-major ne doit pas être composé de fonctionnaires ou de directeurs; ce doit être des personnes ne faisant partie ni de l'administration, ni des CFF ni du BLS. Quant à leur qualité, il est normal que cet état-major soit composé d'experts. Je vous propose donc de ne pas donner suite à la proposition Rüttimann étant donné que le texte de la commission suffit.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei den Artikeln 14 und 15 geht es um Kontrolle, Koordination und Aufsicht. Die Kommission hat Wert darauf gelegt, dass diese Kontrolle und die Koordination unabhängig ausgestaltet werden, dass dieses Organ ausserhalb der Linie anzusiedeln ist, dass der Bundesrat dieses Stabsorgan einzusetzen hat und dass man ihm – wie in Artikel 14 Absatz 2 ausgeführt – bestimmte, klare Aufträge erteilt. Wir teilen die Meinung, wie sie Bundesrat Ogi in der Eintretensdebatte bereits vertreten hat: Es soll ein wirksames Stabsorgan sein, es soll unabhängig, ja sogar bissig und beharrlich sein, es soll auch eine Frühwarnaufgabe haben. All dies fordern wir aus Erfahrungen bei anderen Projekten. Es soll eine wirksame Unterstützung für das Departement und für die Bahntreger sein.

Wir bitten Sie, dem Mehrheitsantrag der Kommission zuzustimmen und den Antrag Rüttimann abzulehnen, weil seine zusätzliche Formulierung in unserer Fassung enthalten ist. Es geht um Unabhängigkeit, und es ist selbstverständlich, dass Experten aus dem Bau- und Finanzwesen, aber vermutlich auch aus anderen Sparten in dieses Controlling-Organ aufgenommen werden.

Bundesrat Ogi: Die Formulierung des Antrages Rüttimann unterscheidet sich gegenüber dem von der Kommission vorgeschlagenen Wortlaut von Artikel 14 Absatz 1 dadurch, dass der Bundesrat einen «unabhängigen» Stab einsetzt.

Herr Nationalrat Rüttimann, dieser Begriff «unabhängig» ist in diesem Zusammenhang missverständlich. Wir müssen hier frei sein; wir müssen hier die besten Leute einsetzen können, ob sie aus der Verwaltung oder aus der Privatwirtschaft kommen. Wir müssen «bissige Leute» haben, die dieses Projekt begleiten. Die Verantwortung für das Gesamtprojekt liegt ja beim Bundesrat und nicht bei diesem Stab. Mit Hilfe eines Stabes kann aber der Bundesrat seine Kontroll- und Koordinationsfunktion besser wahrnehmen, er kann seine Führungsfunktion richtig wahrnehmen; zugleich kann er auch die Verwaltung entlasten. Dieser Stab muss jedoch dem Bundesrat unterstehen, andernfalls kann die Führung nicht ausgeübt werden. Zudem entsteht eine unklare Situation betreffend der Verantwortung. Dies ist aber in jedem Fall zu vermeiden.

Die Experten dieser Kontroll- und Koordinationsstäbe können nur in einem direkten Unterstellungsverhältnis im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur Verantwortung gezogen werden. Es liegt im Interesse von allen, dass der Bundesrat ein wirksames Führungsinstrument in die Hand bekommt. Mit einem sogenannten unabhängigen Stab ist dies jedoch zweifelhaft.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Rüttimann abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Rüttimann

offensichtliche Mehrheit
15 Stimmen

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Art. 15**Antrag der Kommission**

Der Stab für Kontrolle und Koordination ist dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement unterstellt.

Art. 15*Proposition de la commission*

L'état-major est subordonné au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

Angenommen – Adopté

Art. 16*Antrag der Kommission**Abs. 1*

.... ab 1992 jährlich über:

....

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16*Proposition de la commission**Al. 1*

.... en 1992, le Conseil

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17, 18*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

M. Jeanneret: Nous avons dit qu'il y avait deux articles auxquels nous accordions une importance essentielle, l'article 2bis et l'article 11. A l'article 11, la majorité du Parlement et le Conseil fédéral ont pris une décision parfaitement démocratique mais que nous considérons comme une fausse décision et nous espérons, parce que nous tenons à ce projet, qu'elle ne sera pas à la source d'un référendum. Nous ne sommes pas au vote final, nous attendons la décision du Conseil des Etats, et nous espérons que celui-ci pourra revenir à l'article 11 et le ramener dans l'arrêté A et non pas dans l'arrêté C. Donc pour l'instant nous ne voterons pas le projet tel qu'il est, mais nous ne nous y opposons pas.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

88 Stimmen

Dagegen

15 Stimmen

B. Bundesbeschluss über eine Aenderung und Verlängerung der Konzession für die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS)

B. Arrêté fédéral relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne–Loetschberg–Simplon (BLS)

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Angenommen – Adopté

Art. 1*Antrag der Kommission*

.... Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel Autoverladeeinrichtungen in Heustrich und im Rhonetal ausgedehnt und bis

Art. 1*Proposition de la commission*

.... reliant la région de Frutigen/Heustrich à la région de Rarogne/Steg/Gampel (raccordement automobiles à Heustrich et dans la vallée du Rhône; la

Angenommen – Adopté

Art. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

115 Stimmen

Dagegen

10 Stimmen

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1*Antrag der Kommission**Abs. 1*

.... ein Gesamtkredit von 14 Milliarden Franken (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989) bewilligt.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Züger**Abs. 1*

.... ein Gesamtkredit von 14.2 Milliarden Franken

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1*

.... global de 14 milliards de francs (aux prix de 1991 et en l'état du projet de 1989) est

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Züger

Al. 1

Un crédit global de 14,2 milliards de francs

Abs. 1 – Al. 1

Züger: Kollege Grassi hat mir soeben mit der Erschiessung gedroht. Da ich mein Referat trotzdem halte, betrachten Sie mich bitte als Helden – trotz der vorgerückten Stunde.

Ich beantrage Ihnen, im Bundesbeschluss C den Kredit um 200 Millionen Franken aufzustocken. Warum? Sind 14 Milliarden Franken nicht schon genug? Die vorberatende Kommission und jetzt auch unser Rat mit seinen Beschlüssen zum Entwurf A haben zugunsten der Standortkantone ja bereits deutliche Verbesserungen angestrebt.

Mit der Ausweitung der Räume soll nicht nur den Ingenieuren mehr Spielraum für die definitive Festlegung und Ausgestaltung der Linienführung gegeben werden. Nein, damit soll in erster Linie den berechtigten Anliegen der betroffenen Kantone Rechnung getragen werden.

Mein Antrag betrifft konkret den Kanton Uri, also die Nord-Zufahrt zum Gotthard. Alle Ratsmitglieder wurden vor kurzem mit einer ausgezeichneten Stellungnahme der Urner Regierung bedient. Es wird darin eindrücklich festgehalten, wie wichtig die Verwirklichung der Urner Begehren und der umweltpolitischen Aspekte ist.

Ueber die enorme Belastung, die wir der Innerschweiz mit der Neat – nach der Gotthard-Autobahn – zumuten, braucht es keine grossen Worte mehr. Doch auch die Innerschweiz hat bisher immer, auch im Interesse des gesamten Landes, ihren Teil mitgetragen. Um so mehr scheint es mir absolut notwendig zu sein, bei der Neat die Urner Anliegen bestmöglich zu berücksichtigen.

Die Urner Stimmberechtigten haben vor zehn Tagen mit einer überwältigenden Mehrheit von 81 Prozent einer verkehrspolitischen Standesinitiative zugestimmt. Das zeigt überdeutlich, wie die verkehrspolitische Situation dort heute ist.

Die Urner Begehren bezüglich Neat sind dabei gar nicht so überrissen. Es geht – Sie können das der Stellungnahme der Urner Regierung entnehmen – neben der Frage des Basistunnel-Einstichs vor allem um zusätzliche Eindeckungen, teilweise Galerien.

Aufgrund des verabschiedeten Bundesbeschlusses A ist alles möglich. Und jetzt kommen wir wie bei anderen Sachen zur Crux: Für die Verwirklichung dieser Anliegen haben wir im Beschluss C nicht ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt. Wie ich mir von Kommissionsmitgliedern habe erklären lassen, hat man die gegenüber der Bundesratskonzeption zusätzlichen Vorhaben zu einem Mittelwert ins Bauprogramm aufgenommen. Das sind die sogenannten Reservebeträge im Anhang. Die Mittelwertannahme geht davon aus, dass nicht alles, was mit der geographischen Ausweitung der Räume ins Auge gefasst wird, dann auch effektiv realisiert wird. Das mag für alle anderen Gebiete eine plausible Begründung sein. Für den Kanton Uri bedeutet dies jedoch, dass statt 800 Millionen nur 600 Millionen Franken in der Gesamtreservesumme von 1400 Millionen Franken enthalten sind.

Da setzt mein Antrag an. Ich bin – nach der Debatte zum Beschluss A – zur festen Ueberzeugung gelangt, dass es eigentlich auch der Wille dieses Rates ist, die ausschliesslich umweltpolitisch begründeten Begehren der Innerschweiz auch zu verwirklichen. Also müssen wir ehrlicherweise im Beschluss C auch die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung stellen, sonst sind die Zusicherungen nichts wert. Mit der Aufstockung um 200 Millionen Franken – der Betrag kann aus den von der Verwaltung erarbeiteten Dokumenten abgeleitet werden – tragen wir dem Rechnung.

Ich bitte um Zustimmung zu meinem Antrag. Uri dankt Ihnen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La proposition de M. Züger n'est, à notre avis, pas conforme aux décisions que nous avons prises jusqu'à maintenant. A l'annexe de l'arrêté C, vous trouvez les chiffres que nous avons retenus et qui sont le résultat de décisions prises par le Conseil national. L'augmentation de 200 millions de francs nous semble totalement arbi-

traire. La réserve que nous avons prévue est suffisante. Je vous propose de vous en tenir aux 14 milliards en tout et de rejeter la proposition de M. Züger.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Es ist hier festzustellen, dass eigentlich alle Beschlüsse, die der Nationalrat gefasst hat, auch dem Kreditrahmen entsprechen, der auf Ihrer Fahne aufgeführt ist. Der Antrag Züger ist gut gemeint, aber nicht nötig. Es ist auch hier zu sagen, was ich bereits früher festgestellt habe: Alle Massnahmen, alle bautechnischen Aenderungen, die sich aufgrund von Abklärungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufdrängen, sind zu finanzieren, unabhängig davon, ob sie hier in diesem geschätzten Kreditrahmen enthalten sind. Es gibt also keine Benachteiligung des Kantons Uri. Alle erforderlichen Massnahmen und vor allem Schutzmassnahmen, die sich aufdrängen, sind zu treffen. Wir bitten Sie, den Antrag abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Für die Strecke beidseits des Gotthards hat Ihre Kommission die Reserve bereits auf 1,4 Milliarden Franken (vgl. Anhang zum Bundesbeschluss) aufgestockt. Herr Züger möchte jetzt den Urnern – nur den Urnern, nicht auch den Tessinern – noch 200 Millionen Franken geben und so die Summe nochmals aufstocken.

Die 1,4 Milliarden Franken – Sie wissen es, Herr Züger, Sie sind Mitglied der Finanzdelegation, Sie sind Mitglied der Finanzkommission – wurden sorgfältig errechnet: Deshalb ist es jetzt nicht möglich zu sagen, wofür dann diese 200 Millionen Franken noch zusätzlich eingesetzt werden könnten. Wir wären nicht in der Lage, die Fragen der Finanzdelegation und die Fragen der Finanzkommission zu beantworten. Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen und bei dieser Reserve von 1,4 Milliarden Franken zu bleiben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	87 Stimmen
Für den Antrag Züger	21 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

*Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Kommission*

Ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken	
Berner-Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)	
....	250 Millionen Franken
Planung Verbindung Ostschweiz	
mit der Gotthardlinie	50 Millionen Franken

Art. 2*Proposition de la commission*

.... de 800 millions	
Société du chemin de fer des Alpes bernoises	
....	250 millions de francs
Planification du raccordement de la Suisse orientale	
à la ligne du Saint-Gothard	50 millions de francs

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je ferai seulement deux remarques: à l'article premier, nous avons voté un crédit global; pour chaque dépense, il faudra donc un crédit d'engagement. En ce qui concerne l'article 2, c'est le premier crédit d'engagement de 800 millions de francs que nous vous proposons dans le cadre de ce crédit global. L'augmentation de 100 millions de francs contient les 50 millions pour la planification du BLS et les 50 millions pour le raccordement de la Suisse orientale.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Artikel 2 umschreibt die Verpflichtungskredite. Sie haben gehört, dass wir die Kredite tranchenweise freigeben, und wir haben nun die erste Tranche zu beschliessen. Der erste Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken wird von der Kommission vorgeschlagen. Er setzt sich wie folgt zusammen: 500 Millionen Franken für die Bundesbahnen – Projektbereinigung und Bauvorbereitung –, 250 Millionen Franken (aufgestockt) für die BLS – ebenfalls für

Projektbereinigung und Bauvorbereitung – und 50 Millionen Franken für die Planung der Verbindung zwischen der Ostschweiz und der Gotthardlinie.
Ich bitte Sie, den Beschlüssen der Kommission zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Berger, Blocher, Bonny, Cotti, Friderici, Giger, Wellauer)

Abs. 1

Die Ausgaben werden zu höchstens 25 Prozent aus

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Fischer-Seengen

Streichen

Antrag Schüle

Streichen

Art. 3

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Fischer-Seengen, Berger, Blocher, Bonny, Cotti, Friderici, Giger, Wellauer)

Al. 1

.... 25 pour cent au plus par

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Fischer-Seengen

Biffer

Proposition Schüle

Biffer

Präsident: Diese Diskussion ist bei Artikel 11 von Entwurf A bereits abgeschlossen worden. Die Streichungsanträge Fischer-Seengen und Schüle fallen infolge des dort getroffenen Grundsatzentscheids dahin.

Wir kommen zu den Abstimmungen. Ich schlage Ihnen folgendes Abstimmungsverfahren vor: Zuerst stellen wir in einer Eventualabstimmung den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen (dem sich die Minderheit Friderici aus dem Entwurf A angeschlossen hat) dem Antrag der Mehrheit und dem Antrag Schüle (aus Entwurf A) entgegen. Das Resultat stellen wir in definitiver Abstimmung dem Eventualantrag Scherrer aus dem Entwurf A entgegen. Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit/Schüle

77 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

45 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit/Schüle

offensichtliche Mehrheit

Für den Eventualantrag Scherrer

2 Stimmen

Präsident: Damit ist Artikel 11 von Entwurf A in der Fassung der Kommission genehmigt.

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang. Bauprogramm

Antrag der Kommission

Gotthard

....

Kantonsgrenze SZ/UR-Erstfeld

Erstfeld–Bodio (inkl. Basistunnel)

3 910 000 000

Bodio–Bellinzona

Bellinzona–Lugano

....

Reserve für Nordportal Basistunnel,

Abschnitt Tessin

1 400 000 000

Teuerung 1990/1991

1 200 000 000

Total Gotthard

9 700 000 000

Lötschberg

Projektierung

250 000 000

Basistunnel

1 990 000 000

....

Reserve für Vortunnel Nord,

Anschlussbereich Wallis

750 000 000

Teuerung 1990/1991

450 000 000

Total Lötschberg

4 250 000 000

Planung für die Verbindung

Ostschweiz–Gotthard

50 000 000

Kosten zum Preisstand 1991

und Projektierungsstand 1989

14 000 000 000

Antrag Züger

Gotthard

....

Reserve für Nordportal Basistunnel,

Abschnitt Tessin

1 600 000 000

....

Annexe. Programme de construction

Proposition de la commission

Saint-Gothard

....

Limite cantons SZ/UR-Erstfeld

Erstfeld–Bodio

3 910 000 000

(y compris tunnel de base)

Bodio–Bellinzone

Bellinzone–Lugano

....

Reserve pour l'entrée nord du tunnel

de base, tronçon Tessin

1 400 000 000

Renchérissement 1990/1991

1 200 000 000

Total Saint-Gothard

9 700 000 000

Loetschberg

Etablissement des projets

250 000 000

Tunnel de base

1 990 000 000

....

Reserve pour un avant-tunnel nord,

secteur de raccordement en Valais

750 000 000

Renchérissement 1990/1991

450 000 000

Total Loetschberg

4 250 000 000

Planification pour le raccordement

de la Suisse orientale

50 000 000

à la ligne du Saint-Gothard

Coûts totaux (prix de 1991,

état du projet 1989)

14 000 000 000

Proposition Züger

Saint-Gothard

....

Reserve pour l'entrée nord du tunnel

de base, tronçon Tessin

1 600 000 000

....

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
(Siehe Entscheid bei Art. 1 Abs. 1)
Adopté selon la proposition de la commission
(Voir décision à l'art. 1 al. 1)

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

96 Stimmen
9 Stimmen

Beschluss D (neu)

Antrag Bundi

Titel

Bundesbeschluss über den Güterfernverkehr

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

Ziff. I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 37 Abs. 3 (neu)

Der Bund trifft Massnahmen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.

Ziff. II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Arrêté D (nouveau)

Proposition Bundi

Titre

Arrêté fédéral sur le trafic marchandises à grande vitesse

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

Ch. I

La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 37 al. 3 (nouveau)

La Confédération prend des mesures en vue de délester les routes du trafic marchandises à grande vitesse.

Ch. II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Bundi: Angesichts des Zeitpunkts, zu dem wir hier beraten und der denkbar ungünstig ist, um über einen Bundesbeschluss zu beraten, wie ich ihn Ihnen vorgeschlagen habe, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Zurückgezogen – Retiré

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss den Seiten 1–3 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon les pages 1–3 du message

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 90.040

Postulat der Kommission
Alpentransit. Arbeitsprogramm

Postulat de la commission
Transit alpin. Programme des travaux

Wortlaut des Postulates vom 15. Februar 1991

Der Bundesrat erstellt für die Verwirklichung der Alpentransit-Bauvorhaben ein Arbeitsprogramm mit dem Ziel, die in der Botschaft vorgesehene Bauzeit auf ein Minimum zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wird der Bundesrat beauftragt, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um einen Arbeitsrhythmus bis zu 24 Stunden pro Tag während mindestens 6 Tagen pro Woche zu erreichen.

Texte du postulat du 15 février 1991

Le Conseil fédéral établira les programmes des travaux pour la réalisation des transversales alpines de façon à réduire au maximum les temps de construction prévus dans le message. Pour y parvenir, le Conseil fédéral est chargé de fixer les conditions pour un rythme de travail de 24 heures sur 24 au moins 6 jours par semaine.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je le redis pour la dernière fois: l'exigence primordiale du transit alpin est sa réalisation dans les meilleurs délais. L'évolution du trafic marchandises nord-sud, les revendications de la Communauté européenne et la protection de l'environnement ainsi que le renchérissement en sont les principales raisons. Le postulat invite le Conseil fédéral à établir un programme de travail qui permette de réduire au maximum la durée de construction. La commission soutient ce postulat par 18 voix sans opposition. Je vous prie d'en faire autant en vous remerciant de votre collaboration lors des débats sur les trois arrêtés sur le transit alpin.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Mit diesem Postulat möchte die Kommission zum Ausdruck bringen, dass auf eine beschleunigte Verwirklichung dieses dringenden Alpentransitprojektes hingewirkt werden soll. Wir fordern mit diesem Postulat den Bundesrat auf, ein entsprechendes Arbeitsprogramm vorzusehen, mit dem Ziel, die Bauzeit auf ein Minimum zu reduzieren und alle möglichen Rahmenbedingungen, auch die gesamtarbeitsvertraglichen, auszuschöpfen.

Die Kommission hat dieses Postulat mit 18 zu 0 Stimmen beschlossen. Wir bitten Sie, diesen Beschluss ebenso einhellig zu treffen.

Zum Abschluss danke ich Ihnen für das Ausharren und die Beschlüsse, die Sie durchgehend im Sinne der Kommission gefasst haben.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist selbstverständlich bereit, dieses Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Ich danke Ihnen für die gute Arbeit und vor allem für die sehr guten Beschlüsse, die Sie gestern und heute gefasst haben. Mached so wyter! (*Befall*)

Ueberwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 23.55 Uhr

La séance est levée à 23 h 55

91.042

**Integration der Ostschweiz
in das Konzept der Alpentransversale
Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Juni 1991 (BBI III 1160)
Message et projet d'arrêté du 26 juin 1991 (FF III 1176)

Beschluss des Ständerates vom 18. September 1991
Décision du Conseil des Etats du 18 septembre 1991
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, die Geschäfte 90.040 und 91.042 wie folgt zu behandeln: Zuerst behandeln wir die Vorlage über die Integration der Ostschweiz, also die Vorlage 91.042. Wir entscheiden bei dieser Vorlage zuerst über Eintreten, anschliessend – falls Eintreten beschlossen wird – fassen wir Beschluss über die Integration des Projektes Ostschweiz ins Projekt Neat (90.040). Es folgt die Differenzbereinigung über die Beschlüsse A, B und C und schliesslich die Detailberatung über das Projekt Ostschweiz, soweit es nicht schon in die Beschlüsse A, B und C integriert ist. Dies ist auch der Antrag der Kommission. – Sie sind damit einverstanden.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (Beschluss A streichen und in Beschluss A des Geschäftes 90.040 aufnehmen; Beschluss B wird zu Beschluss D des Geschäftes 90.040)

Minderheit

(Biel, Friderici)
Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats (Biffer l'arrêté A et l'intégrer dans l'arrêté A de l'objet 90.040; l'arrêté B devient l'arrêté D de l'objet 90.040)

Minorité

(Biel, Friderici)
Ne pas entrer en matière

M. Zbinden Paul, rapporteur: Moi aussi, j'ai rêvé d'un transit alpin, mais je me suis réveillé ce matin sans tunnel.

Comme vous le savez, nous avons décidé un complément à l'article 6 de l'arrêté A du transit alpin selon lequel «La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à hautes performances pour le développement des tronçons Zurich-Munich et Zurich-Stuttgart». Le Conseil fédéral avait toujours indiqué son intention de nous soumettre un message complémentaire pour réaliser cette intégration. En fait, il s'agissait plutôt de garantir d'abord un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du St-Gothard et ensuite d'assurer par ce raccordement la possibilité de mieux intégrer la Suisse orientale aux lignes internationales de chemin de fer provenant du sud de l'Allemagne et de l'Autriche.

Le message complémentaire du Conseil fédéral du 26 juin de cette année fait une analyse des besoins en trafic de marchandises et de personnes provenant de la Suisse orientale, respectivement du sud de l'Allemagne. Il fait l'exposé de plusieurs variantes, avec les avantages, les inconvénients et les coûts y relatifs.

Après avoir fait une comparaison entre les différentes possibilités, sous les différents aspects, le Conseil fédéral nous propose: 1) une nouvelle ligne CFF entre Litti-Baar près de Zoug, d'une part, et Wädenswil-Au, tunnel du Hirzel, et Thalwil, tunnel du Zimmerberg, d'autre part, les coûts de ces deux tunnels étant de 730 millions; 2) une amélioration de la ligne d'accès depuis St-Gall au Hirzel dont le coût est évalué à 120 millions; 3) un agrandissement de la gare de Coire, pour un montant d'environ 200 millions qui sera supporté non par le crédit du transit alpin mais par les crédits-cadres destinés à la promotion des entreprises de transports concessionnaires.

Au cœur de ce projet, il y a évidemment les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel qui permettent de mieux relier Zurich d'une part et la Suisse orientale d'autre part à la ligne du St-Gothard. En reprenant la carte ferroviaire européenne, nous pouvons constater qu'avec ces deux tunnels nous accédons aux lignes de chemins de fer Zurich-Schaffhouse-Stuttgart, d'une part, et St-Gall-Lindau-Munich et l'Autriche, d'autre part. Il s'agit donc bien d'un complément du transit alpin qui, je le rappelle, doit permettre notamment le transport de marchandises et de personnes entre le nord et le sud de l'Europe à travers les Alpes. Mais le Zimmerberg et le Hirzel ont également l'avantage d'intégrer les régions de la Suisse orientale à la future grande ligne de chemin de fer du St-Gothard. C'était là une revendication fondamentale des cantons de l'est de notre pays, notamment de St-Gall. C'est ainsi que nous pouvons compléter notre projet du transit alpin par ces deux tunnels d'accès, de façon raisonnable et sensée.

Quant aux propositions supplémentaires du Conseil fédéral en vue des améliorations des lignes et des stations entre St-Gall et Pfäffikon, et du chemin de fer Lac de Constance-Toggenburg, elles répondent à d'autres exigences posées par les gouvernements des cantons de la Suisse orientale. L'agrandissement de la gare de Coire par l'introduction de la ligne provenant d'Arosa fait l'objet d'une décision de principe dans ce sens que la Confédération prendra en charge la totalité des coûts de 200 millions au lieu des 85 pour cent exceptionnellement prévus par les dispositions légales en vigueur pour le Rhätische Bahn.

Le Conseil des Etats a décidé de marier le projet de l'intégration de la Suisse orientale avec celui du transit alpin dans la mesure où il s'agit des tunnels du Zimmerberg et du Hirzel. Vous trouverez ainsi dans l'arrêté A un article 6 complété par un alinéa 1 bis qui introduit ces deux nouvelles lignes de chemin de fer entre Zoug et le lac de Zurich. Pour couvrir les coûts de ces deux tunnels, il a maintenu par contre un arrêté spécial de financement des lignes d'accès et des stations de la Suisse orientale, parce que ces projets ne bénéficient pas, comme le St-Gothard et le Loetschberg, d'une contribution provenant des droits d'entrée sur les carburants.

Votre commission a traité ce message lors des séances des 3 et 18 septembre dernier. Elle vous propose, par 18 voix contre 3, d'entrer en matière sur cet objet.

Pour vous donner une information globale et complète sur ces

deux messages, je dois tirer quelques conclusions préalables des délibérations de notre commission.

Premièrement, la commission du Conseil national vous propose, avec le Conseil des Etats, d'intégrer les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel dans le projet du transit alpin, plus précisément dans les articles 2, lettre b bis, 6, alinéa 1 bis, 8, 16 et 18 de l'arrêté A ainsi qu'à l'article 1, alinéa 2, de l'arrêté C sur le financement.

Deuxièmement, l'arrêté spécial sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale deviendrait ainsi un arrêté D du transit alpin dont l'entrée en vigueur dépendra de celle de l'arrêté de principe A du transit alpin, tout comme nous l'avons décidé pour les arrêtés B, de concession, et C, de financement du transit alpin.

Troisièmement, pour l'arrêté A du transit alpin, quatre divergences subsistent entre les deux Chambres, ainsi que cinq propositions supplémentaires de minorité de votre commission et quelques nouvelles propositions individuelles que vous trouvez sur vos pupitres.

Quatrièmement, pour l'arrêté C sur le crédit global pour le transit alpin, il restera une seule divergence.

En conclusion, nous vous proposons donc d'entrer en matière sur le projet de la Suisse orientale, de décider l'intégration des lignes, respectivement des tunnels du Zimmerberg et du Hirzel, dans l'arrêté A du transit alpin, et de traiter immédiatement après les divergences sur les arrêtés A, B et C du transit alpin. Nous reviendrons après sur ce qui restera des arrêtés A et B du projet sur la Suisse orientale.

Schüle, Berichterstatter: Die Kommission hat dieses Geschäft in zwei Sitzungen behandelt. Die Mehrheit empfiehlt Ihnen (18 zu 3 Stimmen) Eintreten auf die Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz in den Alpen transit, die vor der Differenzvereinbarung beim Alpen transit zu entscheiden ist.

Der Nationalrat hat sich im März dieses Jahres im Rahmen der Neat-Vorlage intensiv mit der Linienführung auseinandergesetzt. Aus verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Gründen ist auf die Splügenbahn verzichtet worden. Unbestritten geblieben ist aber die Notwendigkeit, die Ostschweiz in einer geeigneten Form an den neuen Alpen transit anzubinden. In Artikel 6 von Beschluss A der Alpen transit-Vorlage haben wir zwei Zielrichtungen genannt, wie dieser Einbezug der Ostschweiz zu realisieren sei.

Die erste Zielsetzung lautet: «Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart anstrebt.»

Die zweite Zielsetzung lautet: Der Bund «verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.» Also: Einbindung ins europäische Hochleistungsnetz zum einen und eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz samt dem Kanton Graubünden mit der Gotthardlinie selbst.

Die erste Zielsetzung wird mit dieser nun vorliegenden Vorlage nicht weiter konkretisiert. Es bleibt bei einer Absichtserklärung, wie sie auch in Artikel 5 gegenüber der Westschweiz abgegeben worden ist. Es bleibt unserer künftigen Verkehrspolitik überlassen, diese ambitionösen Vorhaben im Rahmen des Ausbaus unserer Bahnen zu verwirklichen. Nur die Transitlinien selbst sind als konkrete Investitionsprojekte in die Vorlage des Bundesrates aufgenommen worden. Auch der Nationalrat hat sich im März grundsätzlich an diese Leitlinie gehalten. Alle weiteren Anpassungen des schweizerischen Bahnnetzes, die mit dem Alpen transit in direktem oder indirektem Zusammenhang stehen, werden lediglich im Sinne von Absichtserklärungen erwähnt. Diese Zweistufigkeit prägt die gesamte Alpen transit-Vorlage, wie sie uns vom Bundesrat unterbreitet und wie sie von uns im März beschlossen worden ist.

Ich gestatte mir diese zentrale Bemerkung mit Blick auf die ausufernden Beschlüsse des Ständerates, nicht zuletzt aus der Warte eines Schaffhausers. Auch wir hätten selbstverständlich unsere konkreten Forderungen gehabt, die aber meines Erachtens eben nicht in diese Alpen transit-Vorlage ge-

hören. Wenn nämlich die in Artikel 6 erwähnte Entwicklung der Linie Zürich–Stuttgart zur Wirkung kommen soll, so wird zwingend ein Doppelspurausbau zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinfluss an die Hand zu nehmen sein. Nur dann lässt sich diese Aufwertung der internationalen Verbindung zwischen Zürich und Stuttgart verwirklichen. Eine Verbindung übrigens, die vom Marktpotential her gesehen auch aus der Sicht der SBB attraktiv erscheint.

Wir stossen aber bei solchen regionalpolitischen Wünschen und Erfordernissen an die Grenzen der Alpen transit-Vorlage. Wir dürfen sie nicht mit Investitionen, mit Sonderwünschen belasten, die nicht direkt dem Alpen transit selbst zuzurechnen sind. Natürlich müssen diesen Deklamationen zu gegebener Zeit auch die Taten folgen. Doch darüber können und dürfen wir nicht heute entscheiden, sonst würden wir die Vorlage hoffnungslos überladen. Wir müssen uns auf das Kernstück der Vorlage konzentrieren, wenn wir auch in einer Referendumabstimmung reüssieren wollen.

Die zweite Zielsetzung, die unter dem Titel «Einbezug der Ostschweiz» figuriert, die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardlinie, haben wir allerdings durch den Bundesrat konkretisieren lassen. Sie bildet die Grundlage für die Zusatzbotschaft, die uns der Bundesrat mit Datum vom 26. Juni 1991 zugeleitet hat. Sie hat offensichtlich regionalpolitische Begehren geweckt, die so kurz vor den Wahlen kaum mehr zu bremsen sind. Wir sollten uns aber dringend auf unser Hauptanliegen besinnen, möglichst rasch den Alpen transit zu realisieren.

Daneben geht es um die Frage, ob wir gleichzeitig in dieser Form auch das alte Ostalpenbahn-Versprechen abgelten wollen. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft dargelegt, dass mit zwei Tunnels und mit dem Ausbau der Strecke St. Gallen–Pfäffikon SZ sinnvolle Kapazitäten für einen besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse bereitgestellt werden können. Der Bundesrat stellt mit aller Klarheit fest: «Der ökologische, raumordnungspolitische und volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Lösung ist erwiesen.»

Die Kommission hat sich dieser Beurteilung im Grundsatz angeschlossen. Wir erachten die beantragten Streckenneubauten und -ausbauten aus verschiedenen Gründen als sinnvoll: Sie ermöglichen die Verkürzung der Bahnfahrzeiten zwischen weiten Teilen der Kantone Glarus, St. Gallen sowie Graubünden einerseits und der Zentralschweiz und damit der Gotthardachse andererseits.

Sie ermöglichen die Aufwertung der Standortgunst der förderungswürdigen Zentren entlang der Achse St. Gallen–Rapperswil–Zug–Luzern.

Sie ermöglichen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr von und nach Chur und darüber hinaus ins Innere des Kantons Graubünden. Sie ermöglichen die Verbesserung des St. Galler Agglomerationsverkehrs, die Verflüssigung des Verkehrs im Knoten Pfäffikon SZ und die Entlastung der Zürcher Bahnanlagen vom Verkehr Nordostschweiz–Zentralschweiz–Italien sowie die Verbesserung des Bahnangebotes zwischen Zürich und Zug dank dem Wegfall der tunnelbedingten Einspurabschnitte im Raum Horgen/Sihlbrugg/Litti/Baar.

Der materielle Inhalt dieser Botschaft kann wie folgt zusammengefasst werden: Das Herzstück ist eine neue, ypsilonförmige SBB-Linie vom Zürichsee her, von Wädenswil/Au bzw. aus dem Raum Thalwil nach Litti/Baar. Sie umfasst die beiden Tunnels durch den Zimmerberg und den Hirzel und ist mit Investitionen von 730 Millionen Franken, Kostenstand 1991, verbunden.

Auf den Strecken der Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn sind verschiedene Doppelspurausbauten vorgesehen, die mit 120 Millionen Franken veranschlagt sind. Den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden soll konkret Rechnung getragen werden durch die Uebernahme all jener Kosten durch den Bund, die mit dem Ausbau des Bahnhofs in Chur und mit der Einführung der Arosa-Linie in diesen Bahnhof verbunden sind. Diese Kosten werden nach dem Vorschlag von Ständerat und Kommission auf 315 Millionen Franken veranschlagt, die Annexbauten inbegriffen. Aufgrund der normalen Subventionsbestimmungen hätte die Rhätische Bahn lediglich mit 85 Prozent Bundesbeiträgen zu rechnen gehabt.

Nun noch ein Wort zur «Verheiratung» der Ostschweizer mit der Alpen transit-Vorlage: Der Ständerat hat im Beschluss A (in Artikel 2) das Alpen transit-Konzept mit dem besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard ergänzt. Er hat dann in Artikel 6 Absatz 1 bis die Erweiterung des SBB-Netzes um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Litti/Baar ergänzt, also um die beiden erwähnten Tunnels Hirzel und Zimmerberg. Die Finanzierung ist in einem speziellen Beschluss vorgesehen, weil der Anschluss Ostschweiz nicht mit Treibstoffgeldern teilfinanziert werden kann.

Zu den Vorschlägen der nationalrätlichen Kommission, was diese «Verheiratung» anbetrifft: Wir empfehlen Ihnen, diese Integration in den entsprechenden Artikeln 2, 6, 8, 13 und 18 des Beschlusses A und in Artikel 1 des Beschlusses C vorzunehmen. Der Finanzierungs-Beschluss würde zum neuen Beschluss D der Vorlage Alpen transit; Voraussetzung sind die erwähnten Ergänzungen, denen im Beschluss A zuzustimmen wäre.

Zu den Differenzen zu den Beschlüssen des Ständerats in der ursprünglichen Alpen transit-Vorlage vorweg soviel: Gegenüber unseren Beschlüssen vom März ergibt sich eine erste Differenz im Beschluss A in Artikel 1 bis, wo der Ständerat auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale hin verlangt, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abzuwickeln habe. In Artikel 2 bis wird entsprechend den Anliegen der Kantone ein besonderer Schutz der Siedlungsräume verlangt, was mit hohen Kosten verbunden wäre.

Gemäss Artikel 3 soll die Gotthardlinie eine Erweiterung nach dem Bündnerland – nach der Surseiva – ermöglichen, was eine 500 Meter lange Ausbuchtung im Gotthardtunnel erfordert, die 70 Millionen Franken kosten dürfte. Die Option der Erweiterung in dem Raum Comer See ist nicht bezifferbar; es sind nur Studien vorgesehen. Eine Realisierung würde aber mit Sicherheit 5 Milliarden Franken kosten. Die Baustellener-schliessung in der Surseiva soll über das bestehende, auszubauen Eisenbahnnetz erfolgen, Kostenpunkt 100 Millionen Franken.

Der Planungsraum Lötschberg-Süd wird in Artikel 4 in Richtung Brig bis nach Mundbach erweitert, im Realisierungsfall wären das zusätzliche 300 Millionen Franken. Die Option einer zusätzlichen Verbindung durch den Jura gemäss dem neu formulierten Artikel 5 ist finanziell nicht bezifferbar.

In Artikel 6 schliesslich sind die beiden Tunnels, Zimmerberg und Hirzel, festgehalten, mit 730 Millionen Franken Investitionsaufwand. In Artikel 6 bis wird der Ausbau der Knotenbahnhöfe verlangt, vor allem Luzern ist da im Visier. Die Kosten sind schwierig zu beziffern, sie betragen aber zumindest 500 Millionen Franken.

Im Beschluss C schliesslich ist ein Artikel 1 bis aufgenommen. Dieser Vorbehalt gesetzbedingter Mehrkosten ist in seiner finanziellen Auswirkung nicht übersehbar. Die aufgrund dieser Bestimmung auf den Bund zukommenden künftigen Forderungen wären immens.

Im Beschluss D sind in Artikel 2 neben den bereits im Beschluss A enthaltenen Tunnels weitere 120 Millionen Franken für die Doppelspurausbauten auf der Strecke St. Gallen–Pfäffikon enthalten. In Artikel 4 wird die Finanzierung des Bahnhofes Chur und seiner Annexbauten mit den erwähnten Kosten von 315 Millionen Franken geregelt.

Zu den Beschlüssen der Kommission: Sie hat versucht, die Mehrkosten einigermassen im Griff zu behalten. Die Gesamtkosten müssen sich in einem vernünftigen Rahmen halten. Die SBB werden diese Investitionen ja nur entsprechend ihren kommerziellen Werten finanzieren und amortisieren können. Auch müssen die Chancen für eine allfällige Volksabstimmung gewahrt bleiben. In diesem Sinne hat die Kommission dem Anschluss Ostschweiz, gemäss Bundesrat, mehrheitlich zugestimmt, ebenfalls der Baustellener-schliessung Surseiva sowie der vollen Finanzierung des Bahnhofes Chur, beides gemäss Ständerat. Diese Objekte sind auch in den Finanzierungs-Beschlüssen enthalten, wobei die Finanzierung des Bahnhofes Chur allerdings lediglich in einer Ermächtigungsklausel geregelt ist.

Gutgeheissen hat die Kommission im weitern die Option Mundbach (Lötschberg-Süd) sowie den Grundsatz, dass der Schutz der Siedlungsräume gewährleistet werden muss. Hier sind allerdings keine besonderen Kredite eingestellt worden. Soviel zu den Beschlüssen der Kommission.

Es zeigt sich klar, dass die Vorlage nun eine Dimension angenommen hat, die in finanzieller Hinsicht problematisch wird. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt dem Rat zwar, auf die Zusatzbotschaft Ostschweiz einzutreten, aber in der Detailberatung ihrer gegenüber dem Ständerat deutlich restriktiveren Linie zu folgen.

Damit sollen der Kantonalisierung und der Regionalisierung dieser Vorlage Einhalt geboten werden. Wir müssen wieder zur nationalen Lösung zurückkommen, nämlich diesen Alpen transit zeitgerecht und finanziell verkraftbar zu verwirklichen.

Biel, Sprecher der Minderheit: Eigentlich habe ich mir meine letzte Session etwas anders vorgestellt, aber abgewandelt muss ich sagen: «Wer schweigt, schadet der Bundeskasse.» Wir haben einmal gemeint, dass wir eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale diskutieren. Was – in beiden Räten – daraus geworden ist, und auch wovon die Rede sein wird, das ist ein Verteilen von Milliardengeschenken; Geld, das wir nicht haben, wird nach allen Seiten versprochen. Das Traurige daran ist, dass wir das alle wissen.

Was wird geschehen? Wenn man etwas realistisch ist, ist einem heute schon klar, dass es eine Volksabstimmung geben wird. Das wird zeitlich ungefähr mit einem Sparmassnahmenpaket des Bundesrates zusammenfallen, das unausweichlich geworden ist, wenn wir an die Milliardendefizite denken, die sich heute schon – ohne Neat – klar abzeichnen. Gleichzeitig wird noch eine Finanzvorlage vorgestellt werden. Und wo steht dann der Alpendurchstich? Da können Sie auch, leicht abgewandelt, sagen: *Sic transit gloria Mumpitz!*

Mitverantwortlich an dieser Geschichte, das kann ich unserem Freund Bundesrat Ogi nicht ersparen, ist nämlich der Bundesrat, indem er mit seinem Grundvorschlag, der ein Netz und nicht nur einen neuen Tunnel vorsah, den Tanz eröffnet hat. Das war die Aufforderung zum Tanz, und nachdem man den Lötschberg aufgenommen hat, ist es klar, dass alle anderen Landesteile auch etwas wollen.

Schauen Sie einmal nach, was alles auf der Fahne steht, was uns der Ständerat noch zusätzlich aufgetischt hat! Mir wurde zwar gesagt, das seien nur aufgeführte Planungsräume. Für Planungsräume kämpft man aber nicht derart verbissen, das weiss ich auch, man will vielmehr politisch durchdrücken, dass diese Planungsräume auch ausgeschöpft werden. Ich nenne keine genauen Zahlen; das kann nämlich niemand mehr. Wir sprechen nur noch von zusätzlichen Milliarden; das ist das einzige, was wir wissen.

Wie ich sagte, hat es am Lötschberg begonnen: Man hat ausgebaut. Nun sind wir in Mundbach, das freut unseren Freund Paul Schmidhalter, Mundbach-Brig, wir sind bereits dort. Ich weiss nicht, wo wir am Schluss landen, wenn wir so weitermachen.

Und nun kommt es ganz dick: Jetzt kommt der Kanton Graubünden mit einer unheimlichen Forderungsliste. Was diese mit der Neat zu tun hat, ist mir schleierhaft. Dass der Kanton Graubünden Forderungen hat, wissen wir; dass er etwas realisieren will, verstehe ich. Ich sehe aber nicht ganz ein, was das in diesem Zusammenhang zu suchen hat.

Der Ständerat hat noch kräftig «dazugepostet»; er will alle Knotenbahnhöfe – wohlverstanden: alles nur als Planungsoptionen – in die Vorlage hineinbringen. Von den Kommissionsreferenten haben Sie bereits von der Surselva gehört. Dann kommt noch dieses Comer-See-Tunnel. Es ist dochbarer Stumpsinn, was noch alles «hineingepostet» wird!

Die einzigen, die profitieren werden, sind die modernen Goldgräber unserer Referendums- und Rekursgesellschaft, nämlich die Planungsbüros. Die werden sich die Hände reiben.

Comer-See-Tunnel! Schauen Sie die Karte an: Wir hätten gescheitert von Anfang an nur den Splügen gebaut; das wäre zehnmal intelligenter gewesen, als Studien auf der ganzen Breite zu unternehmen. Wir haben noch mehr Berge, wir könnten noch mehr studieren, wo überall noch eine Variante hingelegt werden kann.

Nun kommt die Ostschweiz – auch sie kommt teuer zu stehen. Die Begründung ist etwas seltsam. Der Bundesrat schreibt bezeichnenderweise selber auf Seite 13 der Botschaft, dass das Verkehrsaufkommen gering sein wird. Es ist aber von Staatspolitik die Rede. In der schweizerischen Politik macht man ein ernstes Gesicht und spricht von Staatspolitik, wenn man dem Bund in die Kasse greifen will! Das ist für mich keine Begründung.

Dann heisst es immer wieder, der Kanton Graubünden bekomme nichts von der Neat, also müsse er etwas Zusätzliches haben. Wenn wir in Lausanne die ETH ausbauen, bauen wir doch nicht gleichzeitig, weil beispielsweise der Kanton Jura nichts von diesem Bau hat, dort ein zusätzliches Gymnasium! Oder wenn in Basel eine neue Schleuse für die Rheinschiffahrt gebaut werden muss, bauen wir nicht den Alpsee noch aus, damit der Kanton Appenzell auch etwas hat!

Mit dieser Argumentation können wir künftig bei jeder Vorlage alles und jedes bringen. Das ist doch keine Argumentation! Entweder ist etwas aus grundsätzlichen Überlegungen nötig, dann realisieren wir das, oder dann lassen wir es sein!

Ich habe Ihnen seinerzeit die Ablehnung der Ergänzung durch den Lötschberg vorgeschlagen. Konsequenterweise muss ich auch gegen diese Zusatzbotschaft sein. Deshalb beantrage ich Ihnen Nichtzutreten.

Zum Schluss möchte ich noch einmal daran erinnern, worin unsere Aufgabe eigentlich besteht: Wir sollten als unseren Beitrag zu einer vernünftigen Gestaltung des Verkehrs in Europa eine leistungsfähige Alpentransversale bereitstellen. Allein schon das ist eine gewaltige Aufgabe: finanziell, planerisch, bautechnisch, politisch. Anstatt uns darauf zu konzentrieren, unsere Kräfte darauf zu beschränken und dafür diese Linie richtig und entsprechend umweltverträglich zu bauen, verteilen wir nach allen Seiten Projekte. So geht es nicht!

Ein Journalist hat im Anschluss an die Debatte im Ständerat nicht zu Unrecht geschrieben: «Statt dass wir den Anschluss der Schweiz auf der Schiene an Europa planen, planen wir den Anschluss Europas an die schweizerischen Kantone.» Dafür übernehme ich persönlich keine Verantwortung.

M. Béguelin: Il me semble que le débat est en train de dériver. En effet, l'ordre du jour comprend l'entrée en matière sur la Suisse orientale, et cela seulement. Le reste du débat sur les différents points du projet des nouvelles transversales alpines se déroulera plus tard. J'en reste donc strictement au raccordement de la Suisse orientale.

Sur le plan du principe, le projet s'inscrit dans le cadre des compensations à accorder à nos compatriotes de l'est et qui visent à adoucir le renvoi à très long terme du Splügen qui avait été presque promis en son temps par Berne en vue d'inciter les citoyens à accepter les NEAT en cas de vote populaire. Ce système de compensations politiques est compréhensible, mais il n'ajoute rien à la cohérence du projet global des nouvelles transversales. En ce qui concerne la ligne Coire-Arosa, on aurait pu trouver, me semble-t-il, autre chose dans un projet de cette importance que parler d'une ligne locale et de son intégration dans la gare de Coire. On aurait, par exemple, pu imaginer, avec les Chemins de fer rhétiques, qu'on développe le trafic transalpin en direction de St. Moritz, de l'Engadine et de Campocologno.

Le projet est globalement acceptable, mais je rappelle la condition impérative qui va sans dire, mais qui va mieux si on la répète: ce raccordement de la Suisse orientale ne peut venir qu'après la réalisation absolument prioritaire des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard.

Le groupe socialiste vous invite à entrer en matière.

Bircher Silvio: Was wir soeben von Herrn Biel zur Begründung seines Nichtzutretensantrags gehört haben, ist natürlich eine masslose Uebertreibung. Ich glaube, es schadet nicht, wenn wir daran erinnern, dass er bereits bei der Hauptvorlage, bei der Alpentransitvorlage, die Lötschberg-Basislinie bekämpft hat. Er ist an sich Gegner eines Teils unserer Vorlage und sieht jetzt einfach im Aufhänger der Zusatzbotschaft Ostschweiz ein neues Mittel, um diese Alpentransit-Vorlage in Zweifel zu ziehen und das Ganze zu beerdigen.

Man muss sehr genau in Erinnerung behalten, dass wir aber diese Zusatzbotschaft verlangt haben. Es war der Bundesrat, der bereits im Mai 1990 mit einer Botschaft diese Ostschweiz-Zusatzanträge angekündigt hat. Wir haben diese zur Kenntnis genommen, und in der letzten Märzsession hat sie niemand grundsätzlich in Zweifel gezogen. Ja, wir sind sogar noch weiter gegangen und haben in der Märzsession 50 Millionen Franken Planungskredit für diese Ostschweiz-Vorlage bewilligt.

Nachträglich zu sagen, man lade da x-beliebig unmögliche Sachen auf, ist also nicht folgerichtig. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter und sage: Es wäre unehrlich, in Salamtaktik zu machen und nicht sagen und auf den Tisch legen zu wollen, was die notwendige Zufahrt in die Ostschweiz kostet und wie sie aussieht. Auch das Volk will das wissen; das Volk will diese Zahlen auf dem Tisch haben.

Mit dieser Botschaft haben wir Zahlen; wir haben Rechnungen. Wir haben die Konkretisierung der Versprechen, wie sie gemacht worden sind. Man könnte sogar den Spiess umdrehen und fragen: Hätte man nicht beispielsweise den Hirzelunnel, der ja hauptsächlich als Anbindung dient, zweispurig statt einspurig machen sollen? Und man könnte fragen, ob einzelne geplante Zufahrtsstrecken nicht optimaler ausgebaut werden sollten. Aber im Interesse des Ganzen verzichten wir auf solch maximale Anträge, auf solch maximale Ausbauten. Wir wissen auch, dass die Güter- und die Personenverkehrspotentiale aus der Ostschweiz sich relativ in Grenzen bewegen dürften.

Ein Wort noch zum eigentlichen Streitpunkt, den man mit dem Kanton Graubünden vom Zaune gerissen hat – auch Herr Biel mit seinem Nichteintretensvotum. Dort geht es ja um die sogenannten Optionen eines Anschlusses des Kantons Graubünden an die Gotthard-Basislinie. Dazu müssen wir ganz klar festhalten: Es gibt keine bauliche Anbindung von Graubünden an die Gotthardlinie. Es gibt weder ein Ypsilon noch eine andere bauliche Erschliessung, sondern einzig und allein das, was in diese Botschaft aufgenommen wurde und was jetzt einzelne Anträge noch etwas konkretisieren. Das ist eine Option, falls spätere Generationen eine solche Anbindung an die Gotthardlinie einmal realisieren möchten.

Sie sehen auch, dass die Meinungen darüber auseinandergehen, wie diese Option konkret festgeschrieben werden soll: Wir haben den Vorschlag des Ständerats, wir haben zwei Anträge aus der SP-Fraktion, von Herrn Bundi und Herrn Ammann. Beide zeigen einen akzeptablen Weg auf. Wir müssen nochmals betonen: Es geht bei allen diesen Optionen um keine bauliche Frage. Schliesslich ist es auch sinnvoll, dass wir die Baustellen in der Surseiva über das bestehende Bahnnetz erschliessen. Wenn wir allenfalls dieses Bahnnetz etwas verbessern müssten, um umweltschutzgerecht diese Erschliessung bewerkstelligen zu können, dann – so glauben wir – kann man auch über diesen Antrag aus dem Ständerat reden.

Ein letztes Wort noch zur gesamten Vorlage, weil ja diese Ostschweizer-Vorlage mit der Alpen transit-Vorlage gekoppelt sein wird, wenn sie dereinst unserm Rat verlassen wird. Hier stellen wir drei zentrale Forderungen, die zum Teil auch Herr Paul Zbinden und Herr Schüle in ihren Eintretensvoten angesprochen haben.

Erstens einmal betrachten wir es als eine zentrale Forderung, dass der Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollen muss, wenn die Neat in Betrieb sein wird. Wir haben diesen Antrag fast identisch im März so im Nationalrat gestellt. Wir sind froh, dass der Ständerat ihn übernommen, ihn leicht korrigiert hat und dass er nun nochmals zu uns in den Nationalrat zum definitiven Entscheid kommen wird.

Die Minderheit will mit Artikel 1 bis erreichen, dass die belasteten Gebiete wirklich entlastet werden, dass auch die Strassen vom Gütertransitverkehr entlastet werden und dass die Neat-Linien einmal wirklich optimal ausgelastet werden können. Wir betrachten diese Forderung – jetzt auch den Artikel des Ständerats – als so zentral, dass wir zu dieser Frage eine namentliche Abstimmung verlangt haben.

Eine zweite Forderung, die uns zentral scheint, ist die Frage

des Regionalverkehrs. Wir werden kurzfristig den Huckepack-Korridor ausgebaut erhalten, eine Massnahme, die der Bundesrat im Auftrag bei den SBB deponiert hat, und wir werden langfristig die Neat baulich – wie wir es jetzt ja diskutieren – realisieren. Unsere zweite zentrale Forderung scheint uns unabdinglich: nämlich dass der Regionalverkehr nicht verdrängt werden darf. Wenn also später einmal Kapazitätsengpässe entstehen, wenn es sich zeigen sollte, dass die Zufahrtslinien für den Alpengütertransit nicht ausreichen, dann darf der Güterregionalverkehr nicht ultimativ verdrängt werden; dann müssen dort die Kapazitätsengpässe behoben werden.

Schliesslich noch die dritte Forderung: Das ist die Garantie, dass die grossen Aufwendungen der Schweiz zugunsten Europas auch entsprechend honoriert werden. Um diese Garantie zu erhalten, beantragen wir, dass die Neat-Schlussabstimmung bis zum erfolgreichen Abschluss eines Transitvertrages mit der EG verschoben wird. Wir können hier die Debatte abschliessen und die Vorlage bereinigen, aber wir möchten die Schlussabstimmung Nationalrat/Ständerat verschieben, bis dieser Transitvertrag bekannt ist und bis wir ihn unterzeichnet haben.

Präsident: Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, dass wir jetzt nur über Eintreten auf diese Vorlage und nicht über die gesamte Neat diskutieren? Ich bitte Sie, sich daran zu halten und ausschliesslich zur Integration der Ostschweiz zu sprechen.

Frau Diener: Diese Neat-Vorlage gleicht einem Schwamm, der immer mehr Begehrlichkeiten aufsaugt, dabei immer konturloser und widersprüchlicher wird und damit unsere verkehrspolitische Ziellosigkeit sehr deutlich manifestiert. Ich frage Sie: Wem – ausser der Baubobby, den gutbezahlten Planungs- und Baubüros, den EG-Wachstumseuphorikern und den kantonalen Krämerseelen – soll eigentlich diese Alpdurchlöcherung letztlich dienen? Die letzte Woche im Ständerat sagte ein Kollege sehr trocken und treffend: «Gut sind wir nicht mehr hier im Rat, wenn all diese Beschlüsse einmal bezahlt werden sollen.»

Das ursprüngliche Neat-Konzept ist in einen eigentlichen Barsack ausgeföhrt, in dem jede Region gegen eine allenfalls aufkeimende Neat-Opposition noch irgendeine Beruhigungsspritze erhält, sei dies nun in Form von zusätzlichen Tunnels, von Bahnhofsanierungen, Fahrspurverbreiterungen – selbst der Ausbau von weiteren Strassen stand zur Diskussion. Da erhalten unter anderem die Walliser ihre Tunnelverlängerung inklusive einen massiven Autoverlad, der – nur so nebenbei bemerkt – den weiteren Ausbau der Autostrassen präjudizieren wird. Die Ostschweiz soll den Hirzel- und den Zimmerberg-tunnel erhalten, die St. Galler eine Verbesserung der Toggenburglinie und die Bündner die Sanierung ihres Churer Bahnhofs. Was da alles zusätzlich auf die Ursprungsidee aufgela-den wurde, sprengt heute jeden vernünftigen Rahmen.

Meine Damen und Herren, grosszügige Geschenke versprechen hier im Saal ist das eine. Sie auszuführen und schlussendlich zu berappen, ist etwas anderes. In diesem Zusammenhang frische ich gerne Ihre Eisenbahn-Erinnerungen auf. Die wachsenden Mobilitätsansprüche unserer Gesellschaft haben vor nicht allzu langer Zeit schon zur Verabschiedung eines sogenannten zukunftsweisenden Konzepts geführt. Damals hiess dieses Konzept «Bahn 2000». Begründet wurde dieses Konzept hauptsächlich mit einer notwendigen Qualitäts- und Kapazitätssteigerung der Bahn, und zwar – das betone ich – nicht nur auf der Hauptachse, sondern auch in der Fläche und in der Region.

Heute, einige Jahre später, konstatieren wir folgendes: Gebaut ist noch fast nichts, die vorgegebenen Kosten haben sich inzwischen von 5 auf 10 Milliarden Franken verdoppelt, und – was das Gravierendste ist – das notwendige Geld fehlt, und am Konzept «Bahn 2000» müssen Abstriche gemacht werden. Parallel dazu haben wir eine SBB-Rechnung, die immer röter wird; der Schuldenberg der SBB ist jetzt schon so hoch, dass die Zinsbelastungen pro Jahr eine halbe Milliarde Franken betragen, und der Druck der Sparschraube wird bei jeder Parla-

mentsdebatte erhöht. Als Folge davon verstärken die SBB ihre Rationalisierungsmaßnahmen, was auf Deutsch unbegleitete Züge und Stationen heisst, Umstellung auf Busbetrieb, Rückzug aus der Fläche. Von der versprochenen Qualitäts- und Kapazitätsverbesserung bei «Bahn 2000» ist nicht mehr viel übrig.

Nun entwickelt sich parallel dazu dieser Neat-Basar, ohne dass ein kritisches Hinterfragen der Realisierungsmöglichkeiten besteht. Glauben Sie, dass bei diesen Voraussetzungen solche Riesenprojekte überhaupt noch auf die Unterstützung in der breiten Bevölkerung und in den betroffenen Regionen zählen können? Woher beziehen wir den notwendigen Betriebsstrom, in der Grössenordnung eines Kernkraftwerkes? Ich habe in unserer Debatte sehr wohl gesehen, dass die AKW-Befürworter Morgenröte für ein nächstes Kaiseraugst wittern. Wie steht es mit der Wirtschaftlichkeit? Die Antwort ist sehr vage, stützt sich auf eine gleichbleibende Wachstumskurve des Bruttosozialproduktes. Offenbar reicht dieser magische Ausdruck auch noch für sämtliche zusätzliche Begehrlichkeiten und die entsprechenden Kosten.

Eine ganz simple Frage, die nicht beantwortet werden kann: Woher kommt dieses Geld überhaupt? Wir haben äusserst düstere Finanzprognosen des Bundes. Auf die Bedenken des weiteren Rückzugs der SBB aus der Fläche antwortet der Bundesrat in der betrieblichen Plattform, dass die Kapazität des Zufahrtsliniennetzes mehrheitlich genüge, allerdings – und jetzt kommt das Wesentliche – mit gewissen Eingeständnissen: Der Regionalzugsverkehr müsse auf gewissen Strecken ganz oder teilweise auf die Strasse verlegt werden. Das ist ein sehr ernüchterndes Fazit!

Reduktion des Regionalverkehrs der SBB wegen der Priorität der Neat, Reduktion des Regionalverkehrs aus Spargründen, Reduktion des Versprechens «Bahn 2000» wegen Geldmangels. Ich frage Sie: Was bleibt da noch übrig? Glauben Sie, dass die Schweizer Bevölkerung das akzeptiert? Die grüne Fraktion lehnt dieses Neat-Basarspiel ab:

1. weil es sich vom Grundkonzept immer weiter entfernt;
 2. weil das Geld und die Wirtschaftlichkeit nicht vorhanden sind;
 3. weil nicht immer neue Bahnversprechen abgegeben werden sollen, solange nicht einmal die alten erfüllt sind.
- Noch ein letzter Gedanke: Falls Qualität und Quantität im Agglomerations- und Regionalverkehr erhalten bleiben sollen, wird das Milliarden kosten. Zusatzkosten entstehen auch für Lärm- und Umweltschutz. Diese «Lustbarkeiten» kosten Geld, das überhaupt nicht vorhanden ist. Die grüne Fraktion unterstützt einstimmig den Nichteintretensantrag von Herrn Biel.

Bonny: Ich beantrage Ihnen im Namen der einstimmigen FDP-Fraktion Eintreten auf die Vorlage «Integration der Ostschweiz in das Konzept der Alpentransversale». Wir möchten damit das Versprechen honorieren, das Bundesrat und Parlament bei der Neat-Vorlage in Botschaft, Beratungen und Beschlüssen abgegeben haben. Wir wollen Wort halten. Darüber hinaus gibt es auch eine staatspolitische Komponente, wonach das Konzept der Neat eindeutig ein Schwergewicht «Mitte» und ein Schwergewicht «West» hat.

Es ist durchaus in Ordnung, dass wir auch gegenüber der Ostschweiz gewisse objektiv vertretbare Beschlüsse fassen. Ich habe gesagt «objektiv vertretbare». Wir finden, dass die Anbindung primär der Ostschweiz durch den Hirzel- und Zimmerbergtunnel richtig ist. Wir finden auch den Ausbau der Zufahrtsstrecke St. Gallen-Toggenburg-Rapperswil-Pfäffikon zum Hirzeltunnel in Ordnung.

Etwas mehr Mühe haben wir mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur. Die Fraktion wird sich aber nicht gegen dieses Vorhaben wenden, sofern es bei den in der Botschaft umschriebenen Voraussetzungen bleibt.

Nachdem die zweite Vorlage mit der ersten zusammen ein Ganzes bildet, gestatte ich mir einige kurze Bemerkungen im Sinne einer Lagebeurteilung: Mit seinen Beschlüssen hat der Ständerat – so der eindeutige Tenor in unserer Fraktion – nicht nur ein wenig, sondern ganz klar übermachtet. Ich schätze den Ständerat als Institution; wir waren schon manches Mal um seine gute Arbeit froh. Diesmal verdient er aber keine guten

Noten. Er hat nicht als Ständekammer, sondern eher als ein Kartell von Kantonalisten gewirkt. Es wurde nach dem Motto entschieden: *Do ut des*. Ich gebe, damit du mir gibst; oder um es populär zu sagen: Gibst du mir die Wurst, löscht ich dir den Durst.

Das Resultat ist leider eindeutig. Die Neat-Vorlage wurde in verschiedenen Punkten überladen. In der Kommission hat Bundesrat Ogi auf eine entsprechende Frage erklären müssen, dass das eine finanzielle Mehrbelastung von etwa 6 Milliarden Franken bedeutet. Das ist nicht etwa im Sinne der Endkosten, welche etwa über 10 Milliarden Mehrkosten ausmachen werden.

Damit wird das Mass des Verantwortbaren eindeutig überschritten, nachdem wir selber wissen, wie heikel es nur schon jetzt ist, die Vorlage in der nationalrätlichen Fassung in einer eventuellen Volksabstimmung durchzubringen.

Eine Schlussbemerkung: Uns bereitet die Einfügung von Artikel 1bis, zu welchem wir uns in einer namentlichen Abstimmung zu äussern haben werden, Sorge. Dieses Vorhaben mag gut gemeint sein. Wir müssen jedoch sehen, dass es politisch äusserst problematisch ist; wir eröffnen damit eine weitere Front. Wir müssten mit einem Referendum der Grünen rechnen. So wie ich die Lage beurteile, würde im Zusammenhang mit diesem Artikel ein weiteres Referendum von seiten der Strassenverkehrsverbände folgen. Sollte das Tatsache werden, braucht man kein grosser politischer Prophet zu sein, um die Zukunft der Neat vorauszusagen: Sie wäre damit gestorben. Das wäre schade!

Bei der Behandlung der Differenzen sollten wir daher daran denken, Voraussetzungen zu schaffen, die diesem Projekt in einer Volksabstimmung wieder eine echte Chance geben, durchzukommen.

Kühne: Korrekterweise will ich zuerst meine Interessenlage offenlegen. Ich bin Verwaltungsrat der SBB. Dann möchte ich Herrn Biel, unserem scheidenden Kollegen, die nötige Aufmerksamkeit zukommen lassen, bevor er den Saal vorläufig oder definitiv verlässt.

Herr Biel, es stimmt, dass wir uns im Dilemma zwischen Netzvariante und reinrassiger, durchgehender Neat befinden. Wir haben uns für die Netzvariante entschieden, weil wir vor allem die Lasten verteilen und das bestehende Netz ausnützen wollen. Es muss aber mindestens bezweifelt werden, ob die Akzeptanz einer reinrassigen Linie, wie Sie sie vorschlagen – also einer durchgehenden Gotthardlinie mit den entsprechenden Zufahrten –, grösser ist. Es kann eher mit Sicherheit gesagt werden, dass Sie das noch weniger durchbringen.

Baufachleute sagen immer wieder, dass die eigentlichen Risiken und mögliche Mehrkosten bei der Gotthardlinie entstehen. Aus der Fahne ersehen Sie, dass der weitaus grösste Teil der Zugaben an Ihrer bevorzugten Gotthardlinie gemacht wurde. Ihre Rückkehr zur einfachen Neat wird so einfach nicht sein. Wahrscheinlich wird sie zum Scherbenhaufen führen. Dann haben wir die allerschlechteste Lösung: einen Scherbenhaufen, zu dem offenbar auch die Grünen – aus Umweltschutzgründen! – beitragen wollen. Sie werden spätestens zehn Jahre später nichts mehr von ihrem Entscheid wissen wollen, wenn infolge Nichtrealisierung des Alpentransits auf der Schiene der Lastwagenkorridor in der Schweiz über die Strasse führt.

Herr Biel, ich möchte mich beim Anschluss der Ostschweiz an Ihre Kriterien halten. Die Frage stellt sich, ob er etwas mit Transitgütern zu tun hat; erst in zweiter Linie geht es um den Anschluss der internen Güterverschiebungen und des Personenverkehrs. Beim Anschluss der Ostschweiz geht es um die Abnahme des Transitverkehrs im Raum Bodensee/Rheintal, der den Weg nach Süden sucht. Es bestehen kontroverse Ansichten über die Menge dieses Verkehrsaufkommens. Der Bundesrat schätzt dieses Verkehrsaufkommen relativ klein ein. Eine Studie «Zierl» kommt auf ganz andere Zahlen. Wenn wir davon ausgehen, dass die Wahrheit irgendwo in der Mitte liegt, stellt sich das Problem der Abnahme dieses Güterverkehrs; ein Umweg über Zürich und den Aargau ist in keiner Weise sinnvoll. Bei den Kosten des sogenannten Anschlusses der Ostschweiz fällt merkwürdigerweise, aber auch richtiger-

weise, der grosse Teil für den Anschluss Zürichs an. Die Gotthardachse und der eigentliche Anschluss der Ostschweiz sind mit sehr geringen Zahlen veranschlagt.

Sie wissen, dass die Ostschweiz die einzige Region ist, welche im Rahmen der Netzvariante vergessen wurde. Die Transitfrage und die Anschlussfrage sind nicht gelöst. Der Bundesrat hat in der ersten Lesung versprochen, diesem Begehren Rechnung zu tragen. Herr Bundesrat, ich muss Ihnen zugestehen: Sie haben Wort gehalten, allerdings in einer sehr modernen Form, nämlich in Miniform, absolut Mini; aber wir sind auch damit zufrieden. Aber das Problem der Rheintal-Linie wird nicht gelöst. Wir können uns damit einverstanden erklären, dass im Rahmen «Bahn 2000» eine Verbesserung dieser Strecke erfolgt, die dringend notwendig ist.

Zu den Problemen des Kantons Graubünden: Graubünden hat ebenfalls sehr spezielle Anliegen, die nicht einfach auf andere Landesteile übertragen werden können. Bei Graubünden geht es einmal um den Baustandort, um die Baustellenerschließung bahnschliessend zusammen mit der Rhätischen Bahn und um die speziellen Anliegen, die Graubünden als sogenannter Privatbahn-Kanton mit der Rhätischen Bahn hat.

Der Anschluss Ostschweiz ist also in keiner Weise ein Grund für ausufernde Begehren aus andern Regionen, sondern es ist höchstens ein Nachholen dessen, was in der ersten Lesung schon versprochen, damals aber unterlassen wurde.

Die Ostschweizer haben das Anliegen, dass ihr Anschluss möglichst präzise umschrieben wird. Hier stehen wir in einem gewissen Widerspruch zu unsern Innerschweizer Kollegen. Herr Bürgi wird Ihnen das noch darlegen. Aber es liegt uns daran, dass wir nicht ein zweites Splügen-Versprechen auslösen und wir bzw. unsere Nachfolger den Anspruch darauf wieder über ein Jahrhundert oder länger hier präsentieren müssen. Wir legen keinen Wert darauf, dass wir einfach immer wieder auf der Wunschliste aufgeführt werden, ohne dass je etwas realisiert wird.

Die CVP-Fraktion folgt grossmehrheitlich der Kommissionsmehrheit.

Bürgi: Ich danke meinem Ostschweizer Kollegen Kühne, dass ich aus der Sicht der Schwyzer und Zuger noch eine andere Meinung hier vertreten darf.

Für die Schwyzer und Zuger ist die Integration Ostschweiz noch nicht gelöst. Als Gemeindepräsident einer Anliegergemeinde der Südostbahn bin ich von der Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz an die Neat sehr enttäuscht.

Der Anschluss wurde ohne die betroffenen Kantone Zug, Zürich und Schwyz ausgearbeitet. Obwohl der Hirzeltunnel nun gesetzt ist, bleiben zwei neuralgische Punkte ungelöst, und zwar die Strecke Rapperswil-Pfäffikon und die Fortsetzung nach dem Hirzeltunnel auf Zuger Seite.

Durch den Hirzeltunnel wird die nun hundert Jahre alte Verbindungsstrecke Pfäffikon-Goldau gefährdet. Für den Kanton Schwyz ist diese Lösung ein Schlag ins Gesicht. Die Südostbahn ist die einzige Verbindungsstrecke zwischen dem äusseren und inneren Kantonsteil. Viele Berggemeinden des Kantons Schwyz sind auf diese Verbindungsstrecke angewiesen. Es wäre unbegreiflich, wenn dem von der Neat stark betroffenen Kanton Schwyz durch einen solchen Husarenstreich der Lebensnerv dieser Berggemeinden abgeschnitten würde.

Das gleiche Problem besteht im Kanton Zug. Man baut einen Tunnel und weiss nicht, wie es auf der andern Seite weitergehen soll.

Ich ersuche Bundesrat Ogi, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wird die wichtige Verbindungsstrecke der Südostbahn Goldau-Pfäffikon weiterbestehen?
2. Wie wird das Problem der beiden Engpässe Rapperswil-Pfäffikon und Zug-Goldau gelöst?

Je nach der Antwort des Bundesrates werde ich mir vorbehalten, dem Rückweisungsantrag Biel zuzustimmen.

Zwygart: Der Anschluss der Ostschweiz ist aus der Sicht der LdU/EVP-Fraktion durchaus wünschbar. Der öffentliche Verkehr braucht diesen Ast nach der Ostschweiz. Nach wie vor ist dieses Gebiet in einem gewissen Sinne eine Insel. Diese Brücke zur Neat ist unbedingt notwendig.

Vor diesem Hintergrund ist es auch verständlich, was die Untersuchungen gezeigt haben – Kollege Jaeger wird sich darüber noch genauer äussern –: dass vorab der Personenverkehr, aber auch der Güterverkehr wirtschaftlich sein können.

Wenn wir den öffentlichen Verkehr fördern wollen, dann brauchen wir eine Verzahnung mit der internationalen Linie am Gotthard. Der Anschluss des Kantons Graubünden verursacht ein Problem. Er wird aber ein Problem bleiben, auch bei maximalen Forderungen. Gebirgsland bleibt Gebirgsland.

Wenn der Bundesrat mit der uns vorgeschlagenen Lösung Mass halten will, so sind wir auch der Meinung, zum heutigen Zeitpunkt könne man nicht über den bundesrätlichen Antrag hinausgehen.

Wir sehen ein, dass der Bahnhof Chur saniert werden muss, dass da die Verzahnung von öffentlichem und privatem Verkehr geschehen muss. Ebenso ist es für die Transporte in die Surselva, die notwendig sind, um den Gotthardtunnel zu bauen, sinnvoll, bei der Rhätischen Bahn Verbesserungen anzubringen.

Wir erwarten, dass der Rat, und dann auch der Ständerat, uns eine «schlanke» Vorlage gibt.

Als Vergleich möchte ich folgendes sagen: Als Berner wäre ich heute durchaus bereit, betreffend den Lötschberg die ursprüngliche Fassung des Bundesrates anzunehmen. Der vom Ständerat vorgeschlagene Artikel 1bis gibt mir nämlich auch hier die Gewähr, dass nicht einfach das Menschenmögliche unternommen wird, sondern dass im Verein mit Natur und Landschaft in allen Bereichen des öffentlichen Lebens der Dörfer etwas gesucht wird, das im Einklang ist – soweit das überhaupt möglich ist, wenn es um Verkehrsstränge geht.

Es ergeht also an uns die Bitte, Mass zu halten. Und die Akzeptanz wird gesucht; darum kam es zu den Erweiterungen. Man hat viel aufgeladen. Ob der Wagen nicht schief geladen ist? Die Gefahr besteht. Man hat da etwas gegeben und dort etwas gegeben und dadurch die Begehrlichkeit gesteigert. Darum brauchen wir eine Vorlage, die nicht einfach alle Wünsche erfüllt, damit das Mass der Unzufriedenheit auch ausgeglichen ist.

Ich möchte folgenden Vergleich machen: Man sagt, dass die schlanken Leute gesunde Leute sind. Wir haben nun in diese Vorlage Fettpolster eingelagert. Mit anderen Worten: Die Vorlage ist eine verfettete Vorlage. Aus diesem Grunde sind wir für die Abmagerungskur und den schlanken Vorschlag, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wurde, insbesondere beim Anschluss der Ostschweiz.

Unsere Fraktion wird diesem Anschluss in der Mehrheit zustimmen – aber wie gesagt, in der minimalen Fassung.

Jaeger: Herr Kühne hat an die Adresse von Herrn Biel gesagt, dass eine reine Neat, eine Neat pur, die sich auf die Nord-Süd-Achse Chiasso-Basel beschränkt, ebenfalls Akzeptanzprobleme hätte.

Ich muss Herrn Kühne recht geben, wir sind wahrscheinlich – und das hat auch der Bundesrat gespürt – hier in einem Dilemma. Wir sind alle im gleichen Dilemma. Wir wissen: Wenn wir die sogenannte Neat pur im Sinne von Herrn Biel in Planung nehmen würden, hätten wir politischen Widerstand von all jenen, die sich frustriert vorkommen würden, die nichts erhalten hätten, die ihre regionalen Verkehrsprobleme nicht gelöst sähen. Das müssen wir ganz klar sehen.

Auf der andern Seite kann – ich bin deshalb Herrn Biel sehr dankbar, dass er so klar und deutlich gesprochen hat; er hat das mit seinem eindeutigen Antrag ganz klar dokumentieren können – die Vorlage eben auch gefährdet werden, wenn nun wirklich jedes lokale Wünschlein erfüllt werden soll. So gefährden wir diese Vorlage auch, und so wird sie auch finanzpolitisch grosse Schwierigkeiten bekommen. Es hat ja keinen Sinn, etwas in Planung zu nehmen, was wir dann nicht realisieren und auch nicht finanzieren können.

Aus all diesen Überlegungen heraus müssen wir uns ganz genau überlegen: Was vermag die Vorlage noch zu tragen und was nicht? Ich möchte Sie in aller Überzeugung dazu animieren, dem zuzustimmen, was der Bundesrat vorschlägt. Ich wäre auch hier, im Sinne von Herrn Zwygart, der Meinung gewesen, der Lötschberg im Sinne des Bundesrates wäre

wahrscheinlich die klügere Lösung gewesen; aber wir akzeptieren das jetzt so, wie es ist.

Ich möchte Sie bitten, den Anträgen zum Anschluss Ostschweiz im Sinne des Bundesrates zuzustimmen, und möchte Sie davor warnen, hier noch aufzuladen. Es wurde von Fett und von Speck gesprochen; es geht um Speck und Fett, das uns nachher allen schaden wird. Das wird den Antragstellern vielleicht einige Stimmen bringen am 20. Oktober. Ueberall wird jetzt noch irgendein Wunsch unter den Christbaum gelegt für die Bescherung vom 20. Oktober. Ich bin überzeugt, dass das kurzfristig vielleicht Sympathien bringt, aber der ganzen Sache wird es nur schaden.

Deshalb werfe ich hier die Frage auf: Ist es verkehrswirtschaftlich sinnvoll, dass wir uns jetzt den Anschluss Ostschweiz an die Neat leisten? Das ist die Grundfrage. Hier gibt es auch eine sehr differenzierte Antwort. Es darf darauf hingewiesen werden, dass die Ostschweiz, «herunterkommend» von der Variante Splügen zur Variante Gotthard-Ost, ihre Wünsche reduziert hat, nicht zuletzt aus der Einsicht heraus, dass das, was man in der Ostschweiz in bezug auf künftige Transitbedürfnisse ursprünglich einmal erwartet hat, so nicht eintrifft. Diese Einsicht sollte eigentlich für alle Zusatzwünsche Raum greifen.

Es ist klar, dass wir von den verkehrswirtschaftlichen Aspekten her gesehen, also was die Transitznachfrage anbelangt, durchaus über die Notwendigkeit eines Anschlusses Ostschweiz diskutieren können, denn von dieser Seite her ist die Nachfrage nicht hundertprozentig ausgewiesen. Aber es gibt einen anderen Aspekt – das möchte ich gerade auch an die Adresse der Grünen sagen –: den Aspekt der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Wir haben ja in unseren Untersuchungen folgendes klar nachweisen können: Wenn die verkehrsmässigen Restriktionen bleiben, also die 28-Tonnen-Limite und das Nachtfahrverbot – das, Herr Bundesrat, ist dann die Voraussetzung –, werden wir mit dem Anschluss Ostschweiz erreichen, dass der Schienenverkehr sich zu Lasten des Strassenverkehrs mindestens verdreifacht. Das ist ein Ziel, das verdient, anvisiert zu werden. Aus dieser Sicht heraus ist diese Zusatzbotschaft mehr als nur berechtigt.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Zusatzbotschaft zuzustimmen, aber bei der «schlanken» Variante zu bleiben. Passen Sie auf, dass die Neat nicht fettlebig wird, uns allen keine Freude mehr bereitet und dann irgendwann an einem finanzpolitischen Herzinfarkt sterben wird.

Die Kollegin mit den lokalen und regionalen Sonderwünschen möchte ich bitten: Bedenken Sie das Ganze. Denken Sie daran, dass wir letzten Endes in diesem Europa, zusammen mit Europa, eine Nord-Süd-Achse auf der Schiene realisieren müssen. Wir müssen das tun, wohlwissend, dass Mobilität nicht alles ist. Aber wir werden nicht darum herumkommen, einen gewissen Teil dieser Mobilität in unserem Land zu haben. Diese findet nun einmal statt. Wir hoffen, dass sie einmal reduziert wird, wenn die volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität von den Verursachern übernommen werden müssen. Aber trotzdem werden wir nicht darum herumkommen, alles zu unternehmen, um den Gütertransport – von welcher Seite er auch kommt – nach Möglichkeit von der Strasse auf die Schiene zu bringen.

Die Vorlage des Bundesrates hat diesen Vorteil. Ich bin überzeugt, dass diese Linie auch jene ist, gegenüber der schlussendlich der Grad der mittleren Unzufriedenheit am kleinsten ist, so dass wir diese Vorlage wahrscheinlich dann auch realisieren, politisch durchbringen und finanzieren können.

Hart: Die Fraktion der SVP, in deren Namen ich hier spreche, hat diese Vorlage beraten, und sie erachtet diese Zusatzbotschaft für die Ostschweiz als vernünftig: Auf übertriebene Ausbauten wird verzichtet, das Ganze bringt aber doch ganz wesentliche Qualitätsverbesserungen.

Wir von der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei stellen uns hinter die Anträge von Bundesrat und Kommissionsmehrheit, auch wenn das ganze Fuder damit finanziell vielleicht etwas überladen wird.

Den Minderheitsantrag unserer Kollegen Biel und Friderici lehnen wir ganz entschieden ab.

M. Friderici: Conformément à l'article 3quinquies de la loi sur les rapports entre les conseils, je signale les intérêts qui me lient à l'objet dont nous débattons. En effet, je suis professionnellement, comme peu d'entre vous l'ignorent, entrepreneur de transports et, accessoirement, président de l'Association suisse des transports routiers, l'ASTAG. Je m'exprime cependant en qualité de représentant du groupe libéral.

Jeudi dernier, 19 septembre, au lendemain de la décision du Conseil des Etats concernant le projet du siècle, soit la ou les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, le *Journal de Genève* titrait: «Entre les Suisses et leurs élus, un fossé». Etait-ce un présage ou un constat? A un mois des élections fédérales, il y a de quoi inquiéter plus d'un député en mal de réélection. Sachez cependant, vous qui briguez un nouveau mandat, que cet article de presse ne traitait pas de l'objet figurant à notre ordre du jour, mais d'une analyse beaucoup plus exhaustive du monde politique en général. Il fallait chercher à la page précédente la relation des travaux de la Chambre haute, mais le titre était tout aussi révélateur: «Un projet qui prend du poids».

Il a fallu attendre la séance de la commission du Conseil national, l'après-midi même, et les éclaircissements de M. Ogi, conseiller fédéral, pour apprendre l'étendue du désastre: les prolongations de tunnels, les raccordements de lignes secondaires, sans rapport avec l'objet du message qui traite, rappelons-le tout de même, du transit Nord-Sud, ainsi que les ajouts de tronçons sans aucune liaison géographique avec l'axe principal; toutes manoeuvres de politique politique regroupant des minorités en mal de réélection qui alourdissent la facture finale. On ne peut dissocier aujourd'hui le projet des nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes et celui de l'intégration de la Suisse orientale.

Le projet tel qu'il nous revient du Conseil des Etats est mûr pour cristalliser sur lui les oppositions d'une majorité des citoyens, conscients des coûts d'exploitation engendrés par les décisions des Chambres fédérales. Le Conseil national, élu selon le système proportionnel et non le système majoritaire, doit-il se prêter à ces manoeuvres électorales? Le groupe libéral répond sans hésiter par la négative, car les citoyens sont plus enclins à élire des députés qui savent compter que ceux qui dépensent, sans souci des lendemains qui déchantent.

Le Conseil fédéral affirmait dans le message initial sur le projet des nouvelles transversales à travers les Alpes que le projet coûterait, dans son entier, 10,1 milliards de francs. Lors de la procédure de consultation, le Parti libéral avait pris contact avec plusieurs ingénieurs, spécialistes des transports publics et des CFF en particulier. Lors de la définition du financement, des craintes avaient été très clairement exprimées sur l'impossibilité de couvrir les charges d'intérêts d'un tel projet, tant du côté des CFF que de celui de la Compagnie du Berne-Loetschberg-Simplon.

A l'issue du premier round d'observation, soit de l'examen par le Conseil national, le projet n'avait en tout cas pas perdu du poids, bien au contraire.

On peut même affirmer que la charge financière était déjà à peine supportable, vu l'état des finances de la Confédération, puisque «l'enfant» du Conseil fédéral ne pesait pas moins de 14 milliards. Aujourd'hui, nous pouvons raisonnablement tabler sur un investissement approximatif de 24 milliards de francs, ce qui, compte tenu du renchérissement annuel, des intérêts cumulés durant la période de construction, des nécessaires ajustements du projet initial et des mesures de protection de la nature et du paysage, devrait, à l'échéance de 2015, peser à raison de 60 milliards de francs sur les finances de la Confédération.

A ce stade de la réflexion, nous pouvons faire une pause et revenir aux propos qui, année après année, sont prononcés à cette tribune lors des discussions sur le budget et les comptes des CFF. Où sont les députés qui exigent une amélioration de la gestion, une prise en compte des réalités du marché, voire l'abandon des prestations non rentables du secteur concurrentiel? La Direction générale des CFF aura beau jeu alors, lorsque nos successeurs leur feront reproche des 3 à 4 milliards annuels que la Confédération versera à un titre ou à un autre pour équilibrer les comptes de notre grande Régie,

de rappeler que les parlementaires de la législature 1987–1991 ont exigé ces investissements non rentables. Il faut que l'on soit clair. Le groupe libéral n'est pas opposé à l'intégration de la Suisse orientale dans le réseau des transversales ferroviaires alpines, mais il estime que tous les paramètres n'ont pas encore été pris en compte. N'oublions pas que les Autrichiens vont construire un tunnel de base au Brenner, que les Français auront, en l'an 2000, terminé un tunnel de base au Mont-Cenis. Si nous examinons les prévisions d'augmentation du trafic, on constate que la croissance sera très facilement absorbée par ces nouveaux axes de transport de masse, auxquels on ajoute encore dans le centre un axe sur le St-Gothard et un autre sur le Loetschberg. Alors, osons appeler un chat un chat: les parlementaires qui soutiennent les projets disproportionnés qui nous sont revenus du Conseil des Etats se soucient comme de leur première trotinette des nouvelles transversales alpines. Ils veulent avant toute chose développer le réseau régional des transports publics, sans bourse délier, en couplant ce projet à celui des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes.

Nous leur offrons aujourd'hui une occasion en or, mais, en entrant dans leur jeu, nous risquons également de faire échouer l'ensemble du projet et de mettre les négociateurs de l'Office fédéral des transports et notre ministre ici présent dans une situation délicate vis-à-vis de leurs collègues européens.

Le groupe libéral en appelle à la responsabilité collective du Parlement. Concentrons-nous sur l'esprit du message sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines; réalisons en priorité les axes principaux – le St-Gothard et le Loetschberg; nous améliorerons les réseaux parallèles au fur et à mesure de l'avancement des travaux par le biais de crédits d'ouvrage. Votez en fonction des besoins réels de l'économie suisse et d'une encore hypothétique capacité insuffisante en matière de transit par les régions concernées.

L'euphorie engendrée par ce chantier du siècle ne doit pas nous faire oublier que, d'une manière ou d'une autre, l'économie suisse devra acquitter la facture de ses investissements et des frais d'exploitation qu'ils engendreront car, contrairement à un reproche que l'on adresse souvent aux milieux politiques, demain l'on ne rasera pas gratis!

Un article d'économie des transports paru récemment dans le *Journal pour le transport international* soulève le délicat problème des coûts d'exploitation des nouvelles transversales à travers les Alpes. Il conclut que les charges supportées par les CFF, donc indirectement par la Confédération, ne pourront jamais être compensées par les produits supplémentaires engendrés par les capacités mises à la disposition de l'Europe communautaire. Certes, le maintien de la limite du poids total des véhicules utilitaires à 28 tonnes nécessite des concessions, mais celles-ci sont accordées par la construction des axes principaux du transit à travers les Alpes, et non par l'intégration de la Suisse orientale, ni par le très aléatoire projet de liaison TGV de Genève à Mâcon que nous devrions par ailleurs financer très largement.

A ce titre, et pour mettre tout le monde d'accord, l'article 5 et le premier alinéa de l'article 6 du message sur les nouvelles lignes ferroviaires alpines sont des déclarations d'intention en faveur de l'intégration de la Suisse occidentale comme de la Suisse orientale, alors qu'aux articles 2, lettre bbis, et 6, alinéa 1 bis, il s'agit de dispositions impératives en faveur de la Suisse orientale. Il n'y a donc pas lieu de revendiquer une égalité de traitement entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale, celle-ci étant déjà réalisée au niveau du projet principal tel qu'il est issu de notre première lecture.

En conclusion, le groupe libéral se méfie de la précipitation et trouve ce projet prématuré. Il vous engage donc à ne pas charger un projet déjà lourd, afin de ne pas le saborder. Il vous invite à suivre la proposition de la minorité de la commission et à renoncer à l'entrée en matière.

Scherrer: Ich bitte Sie, den Nichteintretensantrag Biel zu unterstützen.

Ich muss Sie wieder einmal daran erinnern, was Neat eigentlich heisst. Neat steht für Neue Eisenbahn-Alpentransversale und nicht für «Noch um einen Anschluss teurer».

Sie haben ja bei der ersten Beratung dieses Geschäftes eine EG-Beteiligung an der Finanzierung abgelehnt, obwohl die Neat hauptsächlich für den Alpen transit, für den Güterverkehr der EG gebaut wird. Ich muss Ihre ungebremste Ausgabeneuphorie bremsen und stelle fest, dass wir heute den öffentlichen Verkehr nicht fördern, sondern jetzt zuerst einmal finanzieren müssen – und das bei leeren Bundeskassen. Wir müssen die Kosten in einem vernünftigen Rahmen halten, der meiner Ansicht nach mit den von uns vorausgesagten Gesamtkosten von 50 Milliarden Franken bereits gesprengt ist.

Was jetzt mit dem Beschluss des Ständerats vorgesehen ist, ist absoluter Grössenwahnsinn. Wenn ich an den Bahnhof Chur denke, der mit 300 Millionen Franken ausgebaut werden soll, um die unterirdische Einführung der Arosa-Linie zu gewährleisten, muss ich mich wirklich fragen, was das mit einer Alpen transversale noch zu tun hat.

Wenn Sie die Beschlüsse des Ständerates unterstützen, dann ist die Neat keine Investition in die Zukunft mehr, sondern die Grundlage für noch weit höhere Defizite des öffentlichen Verkehrs.

Wir haben seit über hundert Jahren Eisenbahnen in Europa. Die Eisenbahn bringt es bis heute nicht fertig, dass 20 Tonnen Güter abends um 17.00 Uhr verladen werden und morgen um 8.00 Uhr an irgendeinem Bestimmungsort in Europa sind. Diese Tatsache müssen wir jetzt endlich einmal zur Kenntnis nehmen.

Die Autopartei wird diese Lotterwirtschaft nicht unterstützen. Hingegen werden wir jedes Referendum – von welcher Seite es auch kommt – unterstützen, wenn nicht am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates festgehalten wird.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je constate que nous venons de vivre un deuxième débat d'entrée en matière sur le transit alpin comme tel.

Permettez-moi de vous rappeler l'objet sur lequel nous allons voter. Il s'agit du projet 91.042 Intégration de la Suisse orientale dans le projet de lignes ferroviaires à travers les Alpes, dont le point principal est constitué par les deux tunnels du Zimmerberg et du Hirzel. La question est maintenant de savoir si vous voulez ce complément au transit alpin. Ensuite, dans le cadre de l'examen par articles du projet, vous déciderez si vous voulez le compléter par d'autres projets supplémentaires.

La commission, à sa très grande majorité, s'est prononcée pour une entrée en matière. Il ressort de ce deuxième message qu'il est nécessaire d'avoir également des liaisons vers le nord, en direction de Zurich–Stuttgart, et en direction de l'est, Saint-Gall–Munich, respectivement l'Autriche. Tel est le fond de ce projet. Je vous invite par conséquent à voter l'entrée en matière.

Schüle, Berichterstatter: In dieser Eintretensdebatte zur Zusatzbotschaft über die Integration der Ostschweiz ist die ganze Problematik angeklungen, die mit dem Alpen transit zusammenhängt. Das ganze Meinungsspektrum ist hier aufgezeigt worden. Es ist klar, wir stehen in diesem Dilemma: Wenn wir den Alpen transit pur beschliessen, ist er wahrscheinlich aus regionalpolitischen Gründen gefährdet. Wenn wir ihn anreichern, fett machen, alle Forderungen erfüllen, ist er eindeutig finanzpolitisch gefährdet.

Herr Biel, die liberale Fraktion und die Vertreter der Autopartei sind klare Verfechter eines Alpen transits pur und lehnen darum auch die Erweiterung Richtung Ostschweiz ab. Im anderen Extrem steht der Ständerat, der den Fächer für alle Zusatzwünsche geöffnet und aus der Gesamtvorlage eine Wundertüte gemacht hat: Für jeden ist etwas drin. Gesamthaft ist das Ganze aber nicht mehr verdaulich.

Nun zurück zur Grundsatzfrage, die sich jetzt stellt: Wollen wir eintreten auf diese Zusatzbotschaft, wollen wir das Versprechen gegenüber der Ostschweiz einlösen, die Ostschweiz sinnvoll an den Alpen transit anbinden?

Das ist unser Antrag seitens der Kommissionsmehrheit: Treten Sie ein, und halten Sie dann in der Detailberatung, in der Differenzbereinigung mass.

Bundesrat Ogi: Nachdem praktisch eine neue Eintretensdebatte zu diesem Alpen transit stattgefunden hat und weitere 16 Anträge eingegangen sind, zwingen Sie mich – bevor ich die Ostschweizer Botschaft ganz kurz aus unserer Sicht beleuchte –, vier Vorbemerkungen zu formulieren:

1. Das Fundament ist nach wie vor solide. Der Ständerat hat die Substanz der Beschlüsse des Bundesrates und des Nationalrates im Grundsatz übernommen. Beide Räte, Sie wie auch der Ständerat, sind sich in den Kernpunkten des Konzeptes mehrheitlich einig. Die Differenzen berühren das Zubehör, um in der Sprache des Autverkäufers zu reden, und dieses Zubehör macht offensichtlich demjenigen, der es erworben hat, Freude und uns, die wir Verantwortung tragen, Sorge. Denn dieses Zubehör hat das normale Mass überschritten und kann sehr viel Geld kosten.

2. Die Mehrkostenrisiken müssen uns zu denken geben. Die Mehrkostenrisiken – ich sage das zuhänden des Protokolls und der Geschichte – werden Auswirkungen haben. Die Kostenschätzungen des Bundesrates in der Botschaft haben eine Grundspannbreite von minus 10 Prozent bis plus 30 Prozent. Die Beschlüsse des Ständerates bergen aber ein grosses Potential an Erwartungen und damit auch ein grosses Potential an Zusatzkosten in sich. Anders gesagt: Sie enthalten ein reelles Mehrkostenrisiko. Allerdings sind aufgrund der Beschlüsse des Ständerates geringe, sofort wirksame Mehrkosten zu erwarten. Aber die Entscheide werden einfach weitergereicht in Richtung Bundesrat und verschoben auf einen späteren Zeitpunkt.

Die Erwartungen, nicht zuletzt aufgrund dieser ausführlichen Debatte und nicht zuletzt aufgrund dessen, was die Presse geschrieben hat, sind natürlich sehr gross. Die Wirtschaftlichkeit der neuen Infrastrukturen hat nicht zugenommen, denn Mehrkosten werden nur bedingt Kapazitätsgewinnen dienen; sie sind nicht unterlegt von nachweisbarer Zusatznachfrage.

Das Parlament wird auf der Grundlage der Vorprojektsentscheide des Bundesrates noch zweimal über Verpflichtungskredite entscheiden können, entscheiden müssen. Die zweite Tranche wird kommen für die Tunnels und die dritte Tranche für die übrigen neuen Strecken. Ich halte mich an das, was beispielsweise Herr Nationalrat Zwygart gesagt hat: Wir sollten hier eine fite, nicht eine zu fette oder verfettete Vorlage präsentieren.

3. Ich muss noch etwas zur innenpolitischen Erfolgchance sagen, nachdem hier schon von beiden Seiten des politischen Spektrums mit dem Referendum gedroht wird. Die politische Wertungsfrage, meine Damen und Herren Nationalräte, ist die: Hat ein schlanker Alpen transit mit Konzentration auf das Nötige oder der regional und umweltpolitisch angereicherte Alpen transit eine grössere Chance? Das ist sicher eine heikle Gratwanderung zwischen dem Ziel der breiten regionalen Abstützung und dem der finanziellen, wirtschaftlichen Verkräftbarkeit sowie der zeitgerechten Realisierung. Vorwahlstimmung im Parlament darf nicht Massstab für weitreichende Weichenstellungen sein. Wir müssen eine Ausrichtung auf sachliche Bedürfnisse und wirtschaftliche Realitäten vornehmen. Wir müssen das Notwendige machen, das Wünschbare kommt später.

4. In seiner aussenpolitischen Dimension wird das Alpen transit-Projekt zu einem verlockenden Objekt für heissen Politpoker. Zum Poker gehört das Bluffen – beim Alpen transit ist ein solches Spiel aber gefährlich. Das Abhängigmachen des Alpen transits von einem Transitabkommen mit der EG ist gefährlich, macht uns erpressbar, beraubt den Bundesrat des nötigen Verhandlungsspielraumes und vermengt kurzfristiges Ringen um einen Vertrag mit einem langfristigen Umweltprojekt zugunsten der Schweiz und Europas, das wir im eigenen Interesse vorantreiben müssen. Die kommenden Monate sind für die Schweiz entscheidend in Sachen EG, EWR oder Alleingang. Was immer wir tun: Wir sollten nicht zum Spielball der eigenen Interessen werden, und wir sollten nicht den Boden unter den Füssen verlieren. Denn jeder Transitvertrag ist mit gewissen Kompromissen verbunden und nur ein Zustand ohne Vertrag ermöglicht beispielsweise den Status quo, der ja gar nicht so schlecht ist. Wir könnten morgen einen Transitvertrag haben, wenn wir bereit sind, beispielsweise 250 Lastwagen

pro Tag einfahren zu lassen. Für mich gibt es keinen Transitvertrag zu diesem hohen Preis.

Ich komme nun zur Zusatzbotschaft Ostschweiz. Bei dieser Zusatzbotschaft ging es darum, ein Konzept zu entwickeln, das es ermöglicht, die Verbindungen zwischen der Ostschweiz und dem Gotthard schnell, nachhaltig und mit vertretbarem Aufwand zu verbessern, ohne den Vollausbau später, in den künftigen Jahren, zu verunmöglichen. Es ging auch darum, das 1878 gegebene Ostalpenbahn-Versprechen jetzt einzulösen. Ich habe es mit Herrn Nationalrat Bonny, wenn er sagt: Wir wollen Wort halten, wir halten hier Wort.

Es ist, Herr Nationalrat Kühne, eine Minibotschaft. Aber Sie wissen es besser als ich: Mini ist heute modern. Deshalb ist es eine Botschaft, die an und für sich aufgrund der Lagebeurteilung wohl das bringt, was wir verantworten können. Diese Überlegungen führten dazu, dass wir Ihnen den Bau des Zimmerberg- und des Hirzeltunnels beantragen. Konkret geht es um den Bau einer neuen, vollständig im Berg verlaufenden Bundesbahnlinie von Thalwil und Au bei Wädenswil im Norden nach Liti bei Baar im Süden. Diese Linien werden durch drei Zufahrten alimentiert: erstens Zürich–Thalwil, zweitens St. Gallen–Wattwil–Rapperswil und drittens St. Margrethen–Sargans–Pfäffikon und Chur–Pfäffikon. Damit das ganze System funktionieren kann, ist die Bahnlinie St. Gallen–Pfäffikon teilweise auf Doppelspur auszubauen, und im Bahnhof Pfäffikon sind die Verkehrsströme zu entflechten. Im St. Galler Rheintal sind keine über «Bahn 2000» hinausgehende Doppelspurausbauten notwendig; ebenso genügt die Kapazität der Strecken Pfäffikon–Wädenswil und Zug–Arth–Goldau. Herr Nationalrat Bürgi, ich komme noch auf Ihre Frage zurück. Der Bundesrat steht mit Überzeugung hinter diesen massvollen Anträgen: Zimmerberg- und Hirzeltunnel bringen der Ostschweiz eine optimale Anbindung an die Gotthardachse aus dem Raum Zürich und dem St. Galler Rheintal.

Die ostschweizerischen Kapazitäten entlasten das zentrale Mittelland von einem Teil des Verkehrs aus Süddeutschland, und sie lindern den Druck auf den Ausbau der Zufahrten im Kanton Aargau; die Aargauer mögen das vielleicht auch zur Kenntnis nehmen.

Die Option Graubünden ist vernünftig und nötig; sie konzentriert sich auf die Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen. In bezug auf den Bahnhof Chur ist es ganz bewusst ein Einlösen der Option, die wir in der Botschaft für den Kanton Graubünden in Aussicht gestellt haben. Damit soll auch ermöglicht werden, dass das Investitionsprogramm der RhB in den nächsten 15 Jahren eingelöst werden kann.

Ich bitte Sie, auf diese Zusatzbotschaft einzutreten.

Damit Herr Nationalrat Bürgi dieser Botschaft auch zustimmen kann, möchte ich seine beiden klaren Fragen wie folgt beantworten:

1. Der Bund plant keine Aufhebung. Der Transitanteil auf der Linie Goldau–Pfäffikon beträgt höchstens einen Fünftel des gesamten Verkehrs.

2. Zur Strecke Rapperswil–Pfäffikon: Es ergeben sich zum heutigen Zeitpunkt keine Engpässe; es fährt heute schon alle 15 Minuten ein Zug über den Damm. Aber Sie wissen, dass wir das Baukastensystem vorgesehen haben: Sollte es zu einem späteren Zeitpunkt nötig werden, den Seedarf auszubauen, dann werden wir das tun. Wir sind aber aufgrund der betrieblichen Plattform der Meinung, dass die Kapazität im heutigen Zeitpunkt genügen sollte.

Zur Strecke Zug–Goldau: Dazu kann ich Ihnen sagen – auch aufgrund der betrieblichen Plattform; wir haben es eingehend studiert –, dass die Kapazitäten genügen. Aber für das Jahr 2015 kann ich das nicht fest versprechen. Die Entwicklung wird dann die nötigen Ausbauten diktieren – oder nicht diktieren.

Ich bitte Sie, auf die Zusatzbotschaft einzutreten und den Nichteintretensantrag der Minderheit Biel abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
(Eintreten)

118 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit
(Nichteintreten)

39 Stimmen

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 427 hiervoor – Voir page 427 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 18. September 1991
Décision du Conseil des Etats du 18 septembre 1991
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Präsident: Im Hinblick auf die zahllosen Anträge, die heute morgen noch eingereicht worden sind, zitiere ich Ihnen Artikel 70 des Geschäftsreglementes: «Werden mehrere gleichlautende Anträge eingereicht, erhält der erste Antragsteller das Wort; die nachfolgenden Antragsteller können eine kurze Zusatzklärung abgeben.»

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

Ingress

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Préambule

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission
Mehrheit
Streichen
Minderheit

(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Eggenberg-Thun, Ulrich, Zwygart)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Weber-Schwyz

Bei den Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

Antrag Thür

Abs. 1 Bst. c (neu)

c. Der alpenquerende Gütertransitverkehr hat die entstehenden Kosten zu tragen.

Abs. 2 (neu)

Ausnahmen vom Grundsatz gemäss Absatz 1 Buchstabe a sind nur im Umfang des zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses auf der Strasse abgewickelten alpenquerenden Gütertransitverkehrs zulässig.

Art. 1bis

Proposition de la commission
Majorité
Biffer
Minorité
(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Eggenberg-Thoune, Ulrich, Zwygart)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Weber-Schwyz

Eu égard aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

Proposition Thür

Al. 1 let. c (nouvelle)

c. Le transit des marchandises à travers les Alpes supportera ses propres coûts.

Al. 2 (nouveau)

Il ne pourra être dérogé au principe consacré au 1er alinéa, lettre a, qu'à proportion du trafic routier des marchandises passant en transit à travers les Alpes au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il me semble indispensable de vous donner d'emblée un aperçu général sur les divergences qui existent encore, afin que vous puissiez en tirer les conséquences par la suite.

Si le Conseil des Etats a sans autre admis le principe du transit alpin, avec les deux nouvelles lignes du Gothard et du Loetschberg, ainsi que celle du Hirzel/Zimmerberg, il a par contre gonflé ces projets de telle façon que la majorité de notre commission n'a pas pu le suivre. Sans tirer de conclusion sur les conséquences financières, il a ajouté, par rapport aux premières décisions de notre conseil, les extensions, respectivement les options suivantes:

Dans l'arrêté A, à l'article 2bis, il prévoit des mesures de protection des zones habitées; les coûts y relatifs sont difficiles à chiffrer, l'administration parle de plusieurs centaines de millions;

– A l'article 3, il a ouvert trois options, celle pour l'extension sur la Surselva, 70 millions de francs; celle pour l'extension sur le lac de Côme, non chiffrable, éventuellement des milliards, et celle du chantier de la Surselva, 100 millions;

– A l'article 4, il prévoit l'option de Mundbach qui engendrerait des frais supplémentaires de 250 à 300 millions;

– A l'article 5, l'option pour un passage à travers le Jura, coûts non chiffrables;

– A l'article 6, avec le Conseil fédéral d'ailleurs, le tunnel du Zimmerberg et du Hirzel, avec 730 millions;

– A l'article 6bis, une option pour les gares de jonction et les lignes d'accès, très difficile à chiffrer mais coûtant au moins 500 millions, si ce n'est le double ou le triple.

A l'arrêté C, finalement, l'article 1bis concerne les frais supplémentaires dus aux dispositions légales. Les coûts y relatifs ne sont pas non plus chiffrables.

Etant donné que vous avez voté l'intégration de la Suisse orientale, il est prévu un arrêté D, à l'article 2 duquel le Conseil des Etats et le Conseil fédéral prévoient les lignes d'accès et les stations pour la Suisse orientale, d'un montant de 120 millions, ainsi que, pour la gare de Coire, l'extension (200 millions) et – ajoutées par le Conseil des Etats – les annexes y relatives (115 millions).

Les extensions décidées, respectivement les options ouvertes par le Conseil des Etats, coûtent en tout cas plus de deux milliards supplémentaires. En outre, d'autres revendications pourraient être faites et provoquer des coûts de plusieurs milliards encore une fois supplémentaires.

Votre commission est fermement décidée à limiter ces extensions à un strict minimum, non seulement afin de mieux maîtriser les coûts globaux du projet du transit alpin, mais aussi d'augmenter les chances de succès lors d'un vote populaire qui semble inévitable. C'est dans cet esprit que votre commission a suivi le Conseil des Etats sur les points suivants: protection des zones habitées, chantier de la Surselva, tunnel Hirzel/Zimmerberg, lignes d'accès et stations de la Suisse orientale, et gare de Coire avec annexes. Ces concessions causent à elles seules des coûts supplémentaires de 1,2 milliard, dont 850 millions pour la Suisse orientale sont couverts par l'arrêté D, 100 millions pour le chantier de la Surselva sont déjà compris dans l'arrêté de financement C relatif au tunnel de base du Gothard, et 315 millions pour la gare de Coire avec les futurs crédits-cadres pour la promotion des entreprises de transports concessionnaires.

Ne sont pas couverts par les crédits envisagés: les coûts de plusieurs centaines de millions pour les mesures de protection des zones habitées. Les autres options ouvertes par le Conseil des Etats, dont les coûts ne sont pour la plupart pas chiffrables, ou le sont difficilement, ne sont donc en rien couverts, puisque le crédit global de 14 milliards, fixé à l'arrêté C, a été maintenu comme tel.

Avec des options ou des demi-promesses de ce genre, nous perdons totalement le contrôle du coût de ces projets. C'est dans ce cadre-là que votre commission a examiné les divergences surgies entre les deux conseils. Nous insistons donc pour que, avant chaque décision, nous nous rappelions les conséquences financières et politiques qui en découleraient. Seize propositions individuelles ont encore été présentées dans notre conseil.

Je vous prie, lors des délibérations sur les divergences, de ne pas mettre en cause le transit alpin en tant que tel.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Ich habe schon in der Märzsession – in der ersten Neat-Debatte – aufzuzeigen versucht, dass eine Neat, die sich nicht mit einer ökologischen Zielsetzung und einer entsprechenden Verkehrspolitik verknüpft, ein reines Gigantismusprojekt ist, das in ganz krasssem Widerspruch zum qualitativen Wachstum der bundesrätlichen Richtlinien steht.

Eine Minderheit der Kommission des Nationalrats hat im März versucht, der Neat mit griffigen flankierenden Massnahmen einen einigermaßen ökologischen Rahmen zu verschaffen; vielleicht erinnern Sie sich noch daran. Leider hat die Mehrheit dies abgelehnt.

Dieses sture Festhalten an einer längst überholten Baueuphorie – ohne Vernetzung mit den ökologischen Notwendigkeiten, dafür angereichert durch regionale, zum Teil egoistische Projekterweiterungen – veranlasste die Grüne Partei vor zwei Wochen an ihrer Delegiertenversammlung in Luzern, das Referendum gegen diese Vorlage zu ergreifen, damit wenigstens so eine gewisse Transparenz in dieses Bauvorhaben gebracht und eine längst notwendige politische Diskussion über unsere Verkehrspolitik ermöglicht wird.

Inzwischen hat der Ständerat über dieser Vorlage gebrütet – und siehe da, das konservative Stöckli hat erkannt, was eine Minderheit hier im Saal schon seit längerer, und Experten seit sehr langer Zeit klarzumachen versuchten: Die Neat braucht einen in der Ökologie verankerten Auftrag.

Der Urner CVP-Vertreter Hans Danioth, sensibilisiert durch die Verkehrsbelastungen im Kanton Uri, nahm sich dieser Erkenntnis an und versuchte, einen Teil – nicht alle, das betone ich – der unterlegenen Forderungen unserer nationalrätlichen Minderheit wieder in die Vorlage einzubringen. So enthält Artikel 1 bis erneut den geforderten Grundsatz, dass sich der alpenquerende Gütertransport grundsätzlich auf der Schiene abwickeln muss, wie dies übrigens auch die Urner Standesinitiative will. Ebenso werden Förderungsmassnahmen verlangt, damit die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können, und das heisst ganz konkret:

1. Bereits bestehende, übermässige Verkehrsbelastungen im Alpenraum müssen abgebaut werden.
2. Die Alpen müssen vor weiteren ökologischen Belastungen geschützt werden.

Mit anderen Worten: Es braucht eine echte, flankierende internationale und nationale Verkehrspolitik, die während der Bauzeit – die Bauzeit beträgt bekanntlich fünfzehn bis zwanzig Jahre – betrieben werden muss. Das ist nicht eine Freiwilligkeit, sondern eine Verpflichtung. Das ist nicht ein frommer Wunsch, sondern ein Auftrag an uns hier im Saal, aber auch an den Bundesrat in seinen Verhandlungen mit der EG.

Ich weiss, Herr Bundesrat Ogi, Sie empfinden diese Forderungen als Einengung in Ihrem Verhandlungsspielraum mit der EG, und ein Stück weit kann ich das sogar begreifen. Aber der Lebensraum «Alpen», das Ökosystem, die leidende Bevölkerung in den Transitkantonen, die lassen realistischere keinen anderen Verhandlungsspielraum mehr zu. Ich bin überzeugt, dass der Artikel 1 bis Ihnen in den Verhandlungen den Rücken stärken und nicht schwächen wird.

Nun sind Sie in der komfortablen Lage, dass Sie sich nochmals mit dieser zentralen Frage auseinandersetzen können. Diesmal wird Ihnen eine Ablehnung ganz sicher ein bisschen schwerer fallen, weil die Forderungen nicht mehr von einer Minderheit kommen, sondern von der Mehrheit eines, sagen wir einmal, nicht allzu progressiven Stöcklis. In der vorbereiteten Kommission hat leider die bürgerliche Mehrheit diesen Artikel 1 bis wiederum abgelehnt. Das ist ihre Freiheit. Wie sie der Bevölkerung erklären will, warum eine ökologische Mindestgarantie für den Bau einer Neat nicht notwendig sei, obwohl dies nun sogar der Ständerat fordert, ist mir allerdings schleierhaft.

Noch ein Wort zu denjenigen, die an Sinn und Wirksamkeit des Artikel 1 bis zweifeln. Die deutlichste Antwort darauf hat die FRS gegeben, die schon am Tag nach der ständerätlichen Debatte mit dem Argument der Handels- und Gewerbefreiheit und der freien Wahl des Verkehrsmittels ein Referendum androhte. Ich bin dem Ständerat für die Wiederaufnahme der ökologischen Diskussion dankbar. Heute zeigt sich je länger, desto klarer das wahre Gesicht dieser Neat-Vorlage und ihrer verkehrspolitischen Stossrichtung, und Sie haben es heute noch einmal in der Hand, dieses Gesicht mitzugestalten. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, diesem Artikel 1 bis zuzustimmen.

Weber-Schwyz: Dieses Grossbauvorhaben Alpen transit hat ja nur dann Sinn, wenn es auch die entsprechenden Effekte auslöst, vor allem aber die Ziele erfüllen kann, die wir in diesem programmatischen Artikel 1 umschrieben haben, nämlich die Entlastung unserer Strassen vom Güterfernverkehr.

Der Antrag des Ständerates ist eine Konkretisierung dieser Zielsetzungen. Sie werden auch als Förderungsmassnahmen umschrieben. Aufgezeigt wird der Weg, wie diese Ziele zu erreichen sind. Sie liegen meiner Meinung nach auch im Interesse eines künftigen Trägers dieser Anlage, das heisst der Wirtschaftlichkeit des Bahnunternehmens.

Der Antrag, wie er aus dem Ständerat zu uns gelangt, hat nach meiner Auffassung einen Mangel, so dass er sich als negativ oder nicht vollziehbar auswirken könnte. Dabei handelt es sich um die terminliche Fixierung der Förderungsmassnahmen rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Anlage. Nun, wir werden den Lötschberg und den Gotthard nicht zur gleichen Zeit in Betrieb nehmen können. Diese Staffelung ist auch beabsichtigt, so dass man den Korridor Lötschberg vor dem Gotthard anbieten kann. Es werden sich also bereits Probleme darüber ergeben, wann diese Massnahmen zu greifen haben. Es wird eine Staffelung zwischen Lötschberg und Gotthard, gekoppelt mit andern Massnahmen, nötig sein. Wir haben bei dieser Forderung rechtzeitig und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme auch mit Umlagerungseffekten zu rechnen, weil tatsächlich vorerst nur eine Achse verfügbar sein wird.

Aus all diesen Gründen möchte ich Ihnen mit meinem Vermittlungsantrag beliebt machen, diese terminliche Fixierung wegzulassen, die Grundsätze aber, wie sie der Beschluss des Ständerates (ursprünglicher Antrag Danioth) enthält, zu belassen. Diese Zielsetzungen scheinen mir ganz wesentlich zu sein.

Ich möchte noch zwei weitere Argumente zu diesem Artikel über Förderungsmassnahmen anführen: Ich bin nicht der Meinung, dass dieser Artikel ein Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit ist. Wir bieten eine Massnahme an, die vor allem dem Gütertransportverkehr von Landesgrenze zu Landesgrenze dient. Der Inlandverkehr wird durch diese Förderungsmassnahmen nicht beeinträchtigt. Ich bin, im Gegenteil der Auffassung, dass dieser Artikel sogar dem Inlandtransport und Werkverkehr dient. Ich kann das aus eigener Erfahrung sagen. Seien wir froh, dass wir in einem Zeitpunkt X nicht mehr alle Lastwagen auf unseren Strassen haben und die Kapazitäten nicht durch Fahrzeuge mit niederperforigen, schwachen Motoren beeinträchtigt werden. Dies gilt ganz besonders für den Inlandverkehr auf der Gotthardstrecke. Wer im Inland tätig ist, muss sich von diesen anstehenden schwachen Motorlastwagen, die die Strassen verstopfen, oft sehr viel gefallen lassen. Also dienen diese Förderungsmassnahmen auch insofern dem Inlandverkehr, als man den Gütertransport auf die Bahn

verlagert. Mit anderen Worten: Ich bin der Auffassung, dass dieser Artikel sinnvoll ist.

Ich bitte Sie, meinem Vermittlungsantrag zuzustimmen. Ich meine, dass mein Vorschlag praktikabler ist als diese terminliche Bindung.

Thür: Ich spreche im Namen der grünen Fraktion zu Artikel 1 bis, wie ihn der Ständerat verabschiedet hat. Gleichzeitig begründe ich meine Anträge zu diesem Artikel in Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 2.

Bei einer Gesamtwürdigung dieses Artikels ist zunächst festzustellen, dass der Ständerat in zwei Richtungen aufgestockt hat. Er möchte die ökologischen Rahmenbedingungen besser berücksichtigt sehen, hat aber gleichzeitig sämtlichen regionalen Begehrlichkeiten nachgegeben. Dieses Doppelspiel soll offenbar alle möglichen Opponenten zufriedenstellen.

Wenn wir den Wert der ökologischen Zugeständnisse beurteilen wollen, müssen wir uns zunächst die Frage stellen, ob die Konsequenzen, die dieser Antrag beinhaltet, auch in finanzieller Hinsicht gezogen worden sind. Ist sichergestellt, dass das, was uns in Artikel 1 bis versprochen wird, dereinst überhaupt bezahlt werden kann?

Zwar hat der Ständerat im Beschluss C unter Artikel 1 bis den Grundsatz aufgestellt, dass die durch Umweltschutz, Landschaftsschutz und Raumplanung bedingten Mehrkosten vorbehalten sind. Damit ist jedoch rein gar nichts über eine allfällige Finanzierung dieser Mehrkosten gesagt! Was geschieht aber, wenn diese Kosten dereinst wegen massiver Ueberschreitungen unhaltbar sein werden? Mit solchen Kostenüberschreitungen – Frau Diener hat auf das Beispiel «Bahn 2000» hingewiesen – ist bei diesem Mammutprojekt ebenfalls mit Sicherheit zu rechnen. Was geschieht dann?

Wenn nicht heute klar und eindeutig gesagt wird, wie man für die Mehrkosten, die der Umweltschutz mit sich bringen wird, aufzukommen gedenkt, dann ist klar, welche Fuder dereinst eingefahren werden! Die regionalen Sonderwünsche werden sicher in der Scheune landen, und die Oekologie wird im Regen stehen bleiben.

Die Frage, ob es sich bei Artikel 1 bis um ein reines Lippenbekenntnis handelt, hängt für uns von zwei Punkten ab: 1. Ist sichergestellt, dass die in diesem Artikel in Aussicht gestellten Massnahmen dereinst finanziert werden können?

2. Ist sichergestellt, dass die Belastungen durch den Gütertransitverkehr auf der Strasse mit diesem Artikel nicht zu-, sondern abnehmen werden?

Zu Punkt 1: Bekanntlich verlangte der Antrag Bircher in der ersten Lesung, dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine in der Schweiz entstehenden Kosten zu decken hat. Ich habe einen weniger weitgehenden Antrag gestellt, der darauf hinausläuft, dass wenigstens jene Kosten, die mit Artikel 1 bis in Aussicht gestellt werden, bewältigt werden müssen. Das ist mein Antrag betreffend Artikel 1 bis Absatz 1 Buchstabe c (neu). Ich bitte Sie, diesen Zusatz zu unterstützen, wenn Sie auch der Meinung sind, dass es nicht nur darum geht, Grundsätze festzuschreiben, sondern auch darum, etwas darüber zu sagen, wie die Sache bezahlt werden soll.

Zu Punkt 2: Ist sichergestellt, dass die Belastungen durch den Transitverkehr auf der Strasse durch die Umschreibung von Artikel 1 bis nicht zunehmen? Im vorgeschlagenen Text (Bst. a) heisst es, es sei durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickle. Was heisst «grundsätzlich»? Heisst es, dass der Gütertransitverkehr auf der Strasse künftig abnehmen soll oder dass er so bleiben soll wie heute oder dass er auch zunehmen darf?

Herr Daniöth hat diese Frage offengelassen. Er selber hat eingeräumt, dass dieser Antrag sehr vage sei, in verschiedene Richtungen hin interpretiert werden könne und alle möglichen Ausnahmen und Interpretationen zulasse. Das hat uns beunruhigt. Wenn man Interpretationen in alle Richtungen möglich macht, haben wir den Eindruck, dass man von der schlechteren Interpretationsmöglichkeit ausgehen muss.

Heute haben wir einen alpenquerenden Gütertransitverkehr Stand 1988 von rund 14 Millionen Tonnen, davon 12 Millionen auf der Schiene, 2 Millionen Tonnen auf der Strasse. Wir wer-

den mit der Alpentransversale eine Kapazität von 70 bis 80 Millionen Tonnen zur Verfügung stellen.

Was heisst nun dieser Grundsatz, wenn dereinst 70 bis 80 Millionen Tonnen durch unser Land transportiert werden? Dürfen es 5 oder gar 10 Prozent sein? Dieser prozentuale Anteil wäre, gemessen an der danzumaligen Gesamtmenge, sicher nicht viel und würde diesen Grundsatz kaum verletzen, gemessen am heutigen Volumen. Aber würde er eine unglaubliche Zunahme bedeuten; bei einem Anteil von 5 Prozent tritt nämlich eine Verdoppelung und bei 10 Prozent eine Vervierfachung der auf der Strasse transportierten Güter ein! Ich glaube nicht, dass Herr Daniöth mit diesem von ihm ursprünglich eingebrachten Antrag meinte, dass man den Strassenverkehr mit Artikel 1 bis, wie er ihn vorschlug, verdoppeln, vervier- oder vermehrfachen könnte.

Wir haben aus diesem Grund den Zusatz gemacht. Er beinhaltet, dass Ausnahmen von diesem Grundsatz höchstens im Ausmass der heute auf der Strasse transportierten Transitgüter bewilligt werden dürfen. Das ist die Absicht unseres Antrages. Man will also eine obere Grenze setzen, in welchem Rahmen überhaupt Ausnahmen zulässig sind. Wir wollen eine Kontingentierung; wir wollen damit auch klarstellen, dass mit dem «Antrag Daniöth» in Zukunft nicht mehr Verkehr auf die Strasse zugelassen werden darf, sondern höchstens so viel, wie heute schon dort verkehrt.

Zusammen mit den technischen Verbesserungen, die auf uns zukommen werden, würde dieser Antrag eine Abnahme zur Folge haben.

Ich bitte Sie also aus diesem Grund im Namen der grünen Fraktion, diesen beiden Anträgen zuzustimmen: Sie stellen sicher, dass dieser Artikel 1 bis nicht bloss ein Lippenbekenntnis bleibt, und sie stellen auch sicher, dass die Grundsätze, die darin umschrieben sind, in Zukunft nicht zu unserem Nachteil interpretiert werden können.

Bodenmann: Dieser Artikel 1 bis beinhaltet eigentlich die allerwichtigste Frage, nämlich: Kommen die Güter, wenn wir die Neat bauen, effektiv auf die Bahn, ja oder nein?

Aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfungen steht fest, dass sich die Neat ökologisch nur rechtfertigt, wenn wir die Güter effektiv auf die Schiene bekommen. Uns allen ist klar, dass sich die riesigen finanziellen Investitionen ebenfalls nur rechtfertigen, wenn wir die Güter auf die Schiene bekommen. Dies war eigentlich schon bei den Beratungen im Nationalrat klar.

Es ist nun erfreulich, dass der Ständerat diesen Grundsatz in den Beschluss A aufgenommen hat und uns klar sagt, dass künftig der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt wird. Das ist deshalb wichtig, weil die heutige Politik, die wir verfolgen, im wesentlichen eine Politik ist, in der wir mit der 28-Tonnen-Limite operieren. Diese Limite wird uns in Zukunft vermutlich nicht mehr so viel helfen wie in der Vergangenheit. Es ist also wichtig, dass wir ein Instrument für die Verlagerung haben. Der Ständerat schreibt vor, dass wir diese Förderungsmaßnahmen ergreifen müssen.

Es sind nun drei Anträge zu diesem ständerätlichen Artikel 1 bis hinterlegt worden: Der Antrag Weber-Schwyz ist mir nicht so klar in seinen Auswirkungen. Er sieht vor, dass die Tunneln etappenweise eröffnet und die Massnahmen dann etappenweise ergriffen werden müssen. Wenn der Antrag keine Abschwächung darstellt, dann könnte man ihm allenfalls noch zustimmen.

Herr Thür hat zwei Anträge gestellt: Mit einem Antrag sind wir voll einverstanden, mit demjenigen, der will, dass der Transitverkehr seine Kosten decken soll. Das ist der Antrag Silvio Bircher, der im Nationalrat in der ersten Lesung vorgetragen wurde.

Der zweite Antrag ist insofern für uns nicht akzeptabel, als er zulässt, dass auch bei Annahme dieses Artikels gleich viele Lastwagen wie heute über den Gotthard fahren. Nach unserer Meinung muss es eine Verlagerung geben, da bereits der heutige Verkehr auf der Strasse für die betroffenen Regionen in den Kantonen Uri und Tessin massiv zu hoch ist. Wir können deshalb dem Antrag Thür nicht folgen. Im Gegensatz zu Herrn

Thür hat der TCS voll begriffen, wozu es geht. Der TCS hat uns ja gedroht, er würde das Referendum ergreifen, weil dieser Abschnitt hier die zwingende Verlagerung mit sich bringt, was absolut richtig ist.

Von rechts her kommen nun die Befürchtungen, dass dieser Artikel 1 bis das Referendum auslösen würde.

Es ist so: Im Kanton Uri hat das Komitee für eine Alpen-Initiative eine Standesinitiative lanciert. Diese Standesinitiative wurde mit über 80 Prozent Zustimmung von der Bevölkerung angenommen. Selbst der Präsident der Freisinnigen Partei hat der Alpen-Initiative im Kanton Uri zugestimmt.

Dieses Komitee hat gesagt: «Wenn der Antrag Daniöth drin bleibt, werden wir das Referendum nicht ergreifen».

Wenn die Urner das Referendum nicht ergreifen, weil sie der Meinung sind, dass mit Artikel 1 bis die Güter auf die Bahn verlagert werden, dann werden die Umweltschutzorganisationen das Referendum auch nicht ergreifen können. Und ich kann mir schwerlich vorstellen, dass die Grüne Partei bei dieser Ausgangslage das Referendum ergreifen können.

Bleibt die Drohung von rechts, bleibt die Drohung der Automobilverbände, das Referendum zu ergreifen: Hier muss ich sagen, der TCS wird sich unheimlich schwertun, seinen Mitgliedern zu erklären, warum er die Lastwagen auf der Gotthard-Route belassen will, denn es ginge ja darum, dass auf der Gotthard-Route Lastwagen die Autofahrer in der freien Fahrt behindern. Der Druck der Baulobby und der Druck der Automobilisten werden den TCS und die anderen Autoverbände, die sich jetzt in Szene zu setzen versuchen, bremsen und ein Referendum verhindern. Es ist dies hier der entscheidende Artikel.

Ich stelle erfreut fest, dass die CVP-Fraktion mehrheitlich diesem Antrag zustimmt, dass die Grünen, der Landesring und die SP geschlossen dafür sind und dass es auch in der FDP eine umweltsensible Minderheit gibt – Herr Steinegger nickt zu dieser Aussage. Es gibt also hier im Saal eine Mehrheit für diesen Artikel 1 bis. Deshalb verlangen wir die Abstimmung unter Namensaufruf, und damit wir für einmal dem Ständerat folgen können, über den wir sonst bei Gelegenheit gerne schimpfen.

M. Friderici: J'ai déjà annoncé tout à l'heure mes intérêts, ils n'ont pas changé, je passe donc sur ce point.

L'adjonction par le Conseil des Etats d'un article 1 bis qui mentionne expressément le transfert du trafic routier de transit sur le rail est pour le moins malheureuse. En effet, l'article 2 mentionne déjà à la lettre c: «Des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic de marchandises en transit». Alors que le Parti écologiste suisse a annoncé le dépôt d'un référendum contre ce projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, les députés de la Chambre des cantons ont, par 22 voix contre 16, décidé d'étendre encore la palette des opposants à cet objet qui est qualifié de «chantier du siècle».

Rappelons-nous l'expérience de la politique coordonnée des transports, qui prévoyait également des atteintes à la liberté du commerce et de l'industrie, par ailleurs garantie à l'article 31 de la Constitution fédérale. Cet argument n'a apparemment pas suffisamment marqué nos sénateurs lors de la votation sur la PCT; alors que tous les partis gouvernementaux et les organisations écologistes appuyaient son acceptation, les milieux routiers (automobilistes et professionnels) en demandaient le rejet. Au soir du scrutin, il était ressorti que la suppression du libre choix du moyen de transport avait été un argument déterminant de l'échec de cette politique coordonnée devant le peuple, au même titre que la perméabilité entre le fonds routier et le fonds des transports publics.

Ne jouons-nous pas avec le feu en insérant un article aussi directif et liberticide dans cet arrêté fédéral? Sans doute, car le financement des transversales ferroviaires est assuré à hauteur de 25 pour cent par le produit des droits d'entrée sur les carburants. Or, nous avons refusé d'inclure cette proportion de 25 pour cent dans l'arrêté fédéral A pour le maintenir dans l'arrêté fédéral C, non soumis au référendum. Les milieux routiers, déjà échaudés par l'annonce prématurée de la pro-

chaine augmentation de 25 centimes des taxes sur les carburants, sont sur la défensive. Ils craignent que les difficultés financières de la Confédération n'incitent celle-ci à porter cette ponction à 30 pour cent, voire au-delà, et que l'on ne doive encore augmenter la surtaxe douanière sur les carburants dans le courant de la réalisation des transversales. En acceptant cet article 1 bis, nous renforcerions l'opposition au projet de transit alpin, les opposants auront beau jeu de ressortir les arguments qui ont fait mouche devant le peuple lors de la votation sur la PCT.

Il est faux de légiférer en fonction d'arguments purement émotionnels et je vous propose d'examiner l'importance relative des moyens de transport engagés dans le trafic de marchandises. En 1990, la Suisse a vu transiter 29,8 millions de tonnes de marchandises par son territoire, tous axes confondus, nord-sud et est-ouest. La route en a assuré 1,9 million de tonnes, le rail 15,7 millions de tonnes et les oléoducs 12,2 millions de tonnes. Vous constatez donc que le transit par route représente moins de 6,3 pour cent de l'ensemble du trafic de marchandises en transit par notre pays. Si nous observons maintenant le total du trafic de marchandises en Suisse, soit 520 millions de tonnes pour l'année 1990, nous découvrons que le transit routier représente à peine 4 pour mille de l'ensemble du volume des transports. Devons-nous vraiment achopper sur un point aussi mineur – je rappelle ce chiffre de 4 pour mille – alors que l'on constate déjà que le transit de marchandises est naturellement, sans incitation particulière, transporté par voies ferroviaires ou par conduites?

Vous avez reçu le communiqué de presse du Touring club suisse qui s'élève contre l'ampleur prise par ce projet. Il est d'ores et déjà certain que le maintien de l'article 1 bis, combiné avec l'augmentation de la participation financière par le biais des droits de douane sur les carburants, risque de faire capoter l'ensemble du projet.

Avons-nous une solution de rechange dans les négociations sur le transit que nous menons actuellement avec nos partenaires de la Communauté européenne? Nous serions heureux d'entendre sur ce point notre conseiller fédéral en charge du dossier.

Pour terminer, nous nous adressons à nos collègues directement concernés par les problèmes du transit ferroviaire, qu'ils soient valaisans, uranais ou tessinois, et nous aimerions préciser à leur intention que le rejet des transversales ferroviaires par le peuple correspondrait assurément à un réexamen de l'ensemble du problème par le Conseil fédéral et les CFF. Dans cette optique, une priorité serait certainement donnée à la ligne du Gothard, avec pour corollaire l'abandon de l'axe du Loetschberg et la concentration de l'ensemble du trafic ferroviaire sur l'axe du Gothard. Les citoyens uranais seraient-ils en faveur d'une telle concentration des nuisances ferroviaires dans leur vallée? Ou encore, les habitants de Brigue accepteraient-ils facilement le déclassement progressif de leur gare internationale au profit d'un autre axe ferroviaire? En réalité, plus que le transfert du trafic de transit de la route au rail qui, vu l'évolution des techniques de transports est promis naturellement et sans incitation aucune à un avenir prometteur, nous avons affaire là à un débat idéologique contre l'évolution de notre société industrielle et contre les habitudes de consommation des citoyens du futur Grand marché unique européen, auquel nous appartiendrons certainement un jour. Il faut se poser très sérieusement cette double question: le débat d'aujourd'hui n'est-il pas tronqué, le jeu en vaut-il vraiment la chandelle? En toute circonstance, il faut peser les intérêts en présence: ceux des régions actuellement concernées par le transit sont de conserver celui-ci, tout en ne le multipliant pas excessivement. Le projet, tel qu'il ressortait de la première lecture au Conseil national était réalisable, il ne cristallisait pas sur lui des oppositions divergentes.

Le groupe libéral vous recommande de vous rallier à la proposition de la commission qui veut supprimer cet article 1 bis et de refuser celle de la minorité et du Conseil des Etats ainsi que toutes les autres propositions personnelles qui vous sont faites et qui veulent maintenir ledit article, au risque de faire échouer l'ensemble du projet.

Thür: Ich werde kurz zur Interpretation, wie sie Herr Bodenmann bezüglich meines Antrages vorgetragen hat, Stellung nehmen. Meinem Antrag liegt nicht die Meinung zugrunde, die uns Herr Bodenmann hier unterstellt, sondern genau das Gegenteil.

Wenn Sie den Artikel 1bis in der jetzigen Fassung genau lesen, beinhaltet dieser Artikel eben, dass eine Zunahme des Strassenverkehrs nicht ausgeschlossen ist. Wenn Sie von einem Grundsatz ausgehen, dann ist eine Verlagerung des Gütertransits von 5 bis 10 Prozent mit Sicherheit noch im Rahmen dieses Grundsatzes. Wenn Sie diesen Grundsatz umschreiben wollen, müssen Sie eine Kontingentierung, eine maximale Gütermenge festlegen. Wenn Sie nur die Hälfte zulassen wollen, dann bin ich damit einverstanden. Formulieren Sie einen solchen Antrag, und ich werde meinen Antrag zurückziehen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion anerkennt dankbar den Entscheid des Ständerates. Wir hoffen, dass der Nationalrat ein Gleiches tun wird.

Man kann nicht genug darauf hinweisen, dass vor allem Uner, Schwyzer, Tessiner und Zuger mit allem Nachdruck diesen Artikel 1bis wünschen. Sie kennen die Verkehrsprobleme einer internationalen Schienenverbindung, einer Nationalstrasse an der Nord-Süd-Achse im engen Gebirgstal aus direkter Anschauung: Lärm, Luftbelastung, kurz: Beeinträchtigung der Lebensqualität. Das ist eine Tatsache.

Herr Friderici hat vorhin vom Argument der Freiheit gesprochen. Wenn Lärm, Luftbelastung die Lebensqualität so herabmindern, dann ist es hin mit der Freiheit.

Im weiteren hat Herr Friderici gesagt, dass ja heute nur 4 Promille des Transitverkehrs über die Strasse gehen. Seien wir uns aber bewusst: Wir bauen diese Gotthard- und Lötschberglinie nicht für uns, sondern für die EG und den künftigen Verkehr. Und wenn es heute nur um Promille geht, wie sieht es dann aus, wenn es später um Prozente geht?

Aus diesem Grund ist der Artikel 1bis ein Instrument, um Belastungen für Mensch und Umwelt die Spitze zu brechen. Es geht nicht um eine hundertprozentige Umlagerung. Aber es soll immerhin eine klare Priorität gesetzt werden, und um Prioritäten geht es auch hier.

Wenn ich vorhin den Ständerat gerügt habe, kann ich es nicht unterlassen, auf seine widersprüchlichen Entscheide hinzuweisen: die Kniefälle vor den Kantonsforderungen. Man kann in dieser Grössenordnung nicht Geschenke verteilen. Es braucht eine Konzentration auf das Wesentliche. Wenn man einigen den Speck durch den Mund zieht und andere leer ausgehen, schürt man die Unzufriedenheit. Ich glaube, es ist richtig, dass man den Direktbetroffenen eine möglichst schonende Möglichkeit des Schienenstrangs bietet, aber nicht noch zusätzlich etwas anderes macht.

Ein Seitenblick auf die Problematik der Planung und des Baus von «Bahn 2000» zeigt, dass die angestrebten Bedingungen in die Praxis umgesetzt werden müssen, wie wir dies jetzt zum Teil auch in Artikel 1bis vorschlagen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten: Wenn wir die Bahn durch die Alpen führen wollen, müssen wir zu Artikel 1bis ja sagen. Wenn wir mit dieser Bahn den Gütertransport auf der Schiene wollen, brauchen wir den Artikel 1bis. Deshalb ist die LdU/EVP-Fraktion einhellig der Meinung, zu den beantragten Artikeln sei ja zu sagen.

Bonny: Die FDP-Fraktion hat gestern diesen Artikel sehr eingehend beraten, und sie ist grossmehrheitlich zum Schluss gekommen, dass der Mehrheit der Kommission zuzustimmen und folglich der Minderheitsantrag abzulehnen sei. Wir hatten keine Gelegenheit, die Einzelanträge – weil sie nicht vorlagen – zu behandeln. Ich werde in persönlichem Namen noch kurz dazu Stellung nehmen.

Ich habe vorhin im Eintretensvotum gesagt, dass es hier um einen schicksalhaften Artikel für die Neat geht. Wir sollten uns einmal die Mühe nehmen, festzustellen, was unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes in dieser Neat-Vorlage bereits enthalten ist. Ich zitiere fünf Stellen aus dem Entwurf:

In Artikel 1 hat der Nationalrat eingebracht, dass die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten und bestehende übermässige Belastungen abzubauen seien. In Artikel 2 hat der Nationalrat neu die Formulierung «insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene» beschlossen. In Artikel 4, der die Lötschberg-Basislinie betrifft, wird gesagt: «Bei der Wahl der endgültigen Linienführung werden nebst der Umweltverträglichkeit berücksichtigt.» In Artikel 7 Absatz 3 haben wir gesagt, dass die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch zu sanieren seien. Auch das ist im Nationalrat hinzugekommen. In Artikel 8 haben wir das übernommen, was bereits in der bundesrätlichen Vorlage bei den Vorprojekten stand. Dort wird ebenfalls gesagt, dass den Belangen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen sei. Man kann also mit gutem Gewissen sagen, man habe in dieser Vorlage auf die Belange des Umweltschutzes Rücksicht genommen.

Dieser Minderheitsantrag hat auch eine grundsätzliche Bedeutung: Man kann da in guten Treuen zweierlei Meinung sein, aber es ist nicht zu bestreiten, dass es sich um einen massiven Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels handelt. Dabei braucht man das massivste Mittel, nämlich den gesetzlichen Zwang zur «Wahl» des Verkehrsmittels, das heisst, es ist dann eigentlich keine Wahl mehr.

Vorhin haben wir ein signifikantes Geplänkel zwischen den Herren Bodenmann und Thür gehört. Eines ist klar: Alle Einzelanträge (Weber-Schwyz und zweimal Thür) sind darauf angelegt, die Fehler des Minderheitsantrages zu korrigieren. Auf der einen Seite spricht man von «Sicherheit»; das ist ein absoluter Begriff. Auf der anderen Seite wird das Wort «grundsätzlich» gewählt, das dann relativiert wird. Und am Schluss – wie es Herr Thür vorhin gesagt hat – wird dann eine Kontingentierung nötig. Wir sollten aufpassen, dass wir nicht eine neue Bestimmung schaffen, welche dann effektiv nicht durchgesetzt werden kann. Das wäre eine schlechte Gesetzgebung.

Zur politischen Evaluation: Die Grüne Partei – das konnte man in der Zeitung lesen – hat beschlossen, das Referendum zu ergreifen. Ich bin erstaunt über die Polyvalenz von Herrn Bodenmann: Er spricht ja nicht nur für die SP, sondern auch für den Kanton Uri, für die Grüne Partei und für den TCS. Das ist seine Sache. Trotzdem müssen wir davon ausgehen, dass ein Referendum kommen wird, und zwar, dass bei Artikel 1bis – unabhängig davon, in welcher Variante – das Referendum von den Organisationen des Strassenverkehrs ergriffen wird. Ich bin weder Mitglied des TCS noch des ACS. Einem solchen Zangenangriff wird die Neat nicht gewachsen sein; daher ist diese Tatsache sehr ernst zu nehmen.

Und jetzt mache auch ich eine Umweltschutzüberlegung: Wenn die Neat fällt – und die Wahrscheinlichkeit, dass sie fällt, ist bei einem solchen Szenario sehr gross –, wird der Verkehrsdruck trotzdem zunehmen; dann werden wir wiederum Diskussionen über eine zweite Röhre – einen Strassentunnel – durch den Gotthard haben. Diese Konsequenz ist heute schon absehbar.

Ich bitte Sie also in aller Form, konsequent am Beschluss des Nationalrates in der ersten Fassung festzuhalten. All die «Minderheits-Subanträge», die gestellt wurden, zeigen höchstens auf, wie schwach dieser Minderheitsantrag ist. Sie verbessern grundsätzlich nichts daran.

M. Rebeaud: J'aimerais dire à M. Bonny, qui a reproché tout à l'heure à M. Bodenmann de parler pour les écologistes, que lui non plus ne peut pas s'exprimer pour nous. Notre assemblée des délégués a pris une décision dans un état du projet qui n'est plus exactement celui de maintenant. Il est possible que cet article 1bis soit de nature, pour notre parti, à soumettre à une nouvelle discussion la décision de lancer le référendum. Mais il ne m'appartient pas à moi non plus, puisqu'il s'agissait d'une assemblée des délégués, de déclarer quel sera l'avis du parti. Cependant, je vous affirme que, si cet article 1bis nous inspire une confiance suffisante – je vous parlerai de confiance tout à l'heure – il est de nature à remettre en question cette décision.

La question de la confiance est au centre de notre discussion. Il est évident que si nous pouvions placer une parfaite confiance dans nos autorités pour l'application et pour la mise

en oeuvre des buts de l'article premier, il n'y aurait pas besoin d'ajouter un article 1bis. Toutefois, nous nous sommes trouvés dans la situation assez paradoxale et politiquement assez désagréable de constater, prouvées à l'appui, que notre Parlement approuvait des buts tout en refusant explicitement, consciemment, de se donner les moyens de les atteindre. Les déclarations du président de la commission lors de notre dernière discussion étaient tout à fait claires à ce propos. Vouloir remplir correctement les buts énoncés à l'article premier, nous a-t-il expliqué, c'est rendre le projet insoutenable financièrement. Le Conseil des Etats, semble-t-il, a fait des calculs différents, pour autant qu'il en ait fait! En tout cas, il a l'air d'estimer que les objectifs financiers et prioritaires de protection de l'environnement ne sont pas incompatibles. Si cela est vrai – nous entendrons M. Ogi à ce propos – nous pourrions alors rediscuter de la question du référendum.

L'article 1bis ne demande pas grand-chose de spécial, mais simplement que nous, nous engageons par la loi à réaliser les buts écologiques de celle-ci. Un doute demeure quant à la proposition d'article 1bis du Conseil des Etats qui tient au terme «en principe». Je ne sais pas comment le Conseil fédéral interprétera ce «en principe». J'y vois une formulation un peu molle, un peu vague, qui ne nous protège pas définitivement du risque que l'exception devienne la règle et que le principe soit un peu oublié dans la pratique. C'est arrivé à d'autres occasions. C'est la raison de la proposition de M. Thür.

La loi nous dit, en son article premier, que la réalisation de la nouvelle transversale ferroviaire doit permettre de délester la route; le but est clair. La proposition de M. Thür veut préciser le «en principe» et souligner que si jamais on devait tout de même autoriser des camions à transiter par la route avec des marchandises, l'on ait la garantie que le niveau actuel de la surcharge sur l'environnement ne soit pas dépassé. C'est déjà le but, nous voulons simplement la garantie. J'ai une question à l'intention du Conseil fédéral puisque je suppose qu'il trouvera des arguments techniques ou peut-être juridiques pour s'opposer à cet amendement. Le Conseil fédéral peut-il explicitement, clairement et de manière fiable nous affirmer que dans son esprit et ses intentions fermes le trafic routier ne peut pas augmenter, ne doit pas augmenter, et que toutes les mesures seront prises, si le tunnel est creusé, pour qu'en aucun cas la surcharge de la route et la pollution de l'air qui lui est liée n'augmentent? Si tel est le cas, le terme «en principe» aurait reçu au moins un début d'interprétation.

Un autre amendement nous est proposé par M. Weber. Je n'en comprends pas très bien le sens, mais je crois que M. Weber a envie de se donner et de nous donner un peu de souplesse dans le temps. Je trouve cet amendement un peu dangereux, car il pourrait être interprété de la manière suivante: «on garde l'objectif écologique et l'assurance qu'il sera poursuivi, mais on admet qu'il pourrait être réalisé plus tard, sans que le nombre d'années, voire le nombre de siècles soit précisé». Par conséquent, il faut que M. Weber renonce à son amendement qui ouvre une souplesse d'interprétation à peu près aussi grave que le «en principe» du Conseil des Etats, si nous voulons que l'objectif principal de ce projet – qui est de délester la route et d'améliorer la qualité de l'environnement par rapport aux problèmes de trafic – soit atteint.

Je ne vais pas allonger davantage le débat, mais je tiens à apporter une petite précision à l'intention de M. Bodenmann. La proposition de M. Thür est extrêmement modérée. Elle demande simplement une garantie afin d'éviter une péjoration de la situation actuelle. Evidemment, nous aimerions beaucoup plus. Mais Monsieur Bodenmann, qui veut le plus veut le moins. Et alors, je suis surpris de me retrouver tout à coup dans une situation où M. Bodenmann est plus exigeant que les Verts. Il est, semble-t-il, plus fondamentaliste que nous, mais il ne fait pas de proposition. Je ne le comprends pas du tout car ce n'est pas logique, si l'on veut réduire le trafic routier, de s'opposer à cette proposition Thür. Je m'attends donc à ce que vous la souteniez, après quelques secondes de réflexion.

Hari: Namens der Schweizerischen Volkspartei stelle ich folgendes fest: Nur mit dem Projekt Alpen transit schaffen wir die notwendigen Kapazitäten, um den Güterverkehr wirkungsvoll

von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Investitionen in den Alpen transit verstärken nicht nur unsere Stellung im europäischen Verkehr, sondern wir erhalten auch innerschweizerisch den wesentlich leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr, den wir uns wünschen. Wir wollen mit dem von Kommission und Bundesrat vorgeschlagenen Text die Strasse vom Güterverkehr entlasten und damit unsere Umwelt vor weiteren Belastungen schützen. Den Mitgliedern der SVP-Fraktion scheint diese Fassung umweltpolitisch sinnvoll und verkehrspolitisch sicher weitsichtig.

Wir lehnen sowohl den Minderheitsantrag wie auch die verschiedenen Einzelanträge entschieden ab.

Kühne: Eine knappe Mehrheit der CVP-Fraktion ist für den Artikel 1 bis gemäss Beschluss des Ständerates und demzufolge eine knappe Minderheit für den Beschluss des Nationalrats.

Hier geht es bei weitem nicht um die Grundsatzfrage, wie sie immer hochgespielt worden ist. Die Zielsetzungen beider Gruppen sind dieselben: Unterschiedlich sind die Wege, wie die Ziele erreicht werden sollen. Wenn Sie die Beschlüsse des Nationalrates und jene des Ständerates sehen, dann sind bei beiden Beschlüssen sehr hohe Hürden bezüglich Umweltschutz gesetzt worden, z. B. mit Artikel 1 oder Artikel 2 Buchstabe c. Es geht also nicht um die Frage: Umweltschutz, ja oder nein? – wie angetönt worden ist –; es geht auch nicht um die Frage, ob die Güter auf die Bahn kommen oder nicht. Allenfalls geht es um die Frage, ob überhaupt dereinst eine Neat gebaut wird, und dann stellt sich die erste Frage wieder.

Unsere Mehrheit, vor allem geprägt durch die Ständeräte der CVP-Fraktion, möchte flankierende Massnahmen in dem Sinne sehen, dass es um Förderungsmassnahmen geht, dass die Spiesse gleich lang gemacht werden, dass Gegensteuer gegeben wird und dass vor allem das Angebot auf der Schiene attraktiv gemacht wird. Vor allem besteht die Sorge, dass die Kontingente auf der Strasse zu Dauerkontingenten werden könnten. Dem wollen die Vertreter der Mehrheit der CVP-Fraktion entgegenwirken.

Die Minderheit in diesem Rate, vertreten durch Frau Diener, liess schon eher dirigistische Massnahmen durchblicken. Das ist es, was wiederum unserer Minderheit Sorge bereitet. Wir sind der Auffassung, dass die Transitfrage eine eminent politische Frage ist. Herr Bonny hat auf die innenpolitische Frage hingewiesen. Es ist natürlich auch eine stark aussenpolitisch geprägte Frage. Die Alpen transit-Vorlage und das Angebot, das dadurch einmal gemacht werden kann, sollen für den Bundesrat ein politischer Trumpf sein im Zusammenhang mit seinen Verhandlungen, die er jetzt und in Zukunft mit der EG und unseren Nachbarn im Norden und im Süden führt.

Die Minderheit unserer Fraktion ist der Auffassung, dass dieser Trumpf besser sticht, wenn wir ihn nicht schon jetzt mit zu vielen Auflagen beladen und dem Bundesrat genau vorschreiben, wann und wie er diesen Trumpf spielen soll. Der Bundesrat soll ihn bestmöglichst spielen, dafür möchten wir ihm die Freiheit lassen. Die Minderheit meint auch, dass mit international harmonisierten Verkehrsabgaben die Güterströme zusätzlich auf die Schiene gelenkt werden könnten, viel besser als durch schweizerische Sondermassnahmen. Schliesslich hat die Minderheit gewisse Bedenken, ob heute schon Beschlüsse gefasst werden sollen, die im Jahre 2005 und später in Kraft treten werden.

Scherrer: Am 12. Juni 1988 hat das Schweizer Volk mit deutlichem Mehr die KVP abgelehnt. Auch in der KVP war beabsichtigt, den Güterverkehr und teilweise den Personenverkehr auf die Schiene zu zwingen und damit die freie Wahl des Verkehrsmittels aufzuheben. Gleichzeitig wäre es einer Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit gleichgekommen.

Die Kommissionenminderheit beantragt heute in Artikel 1 bis bei der Neat-Vorlage im Prinzip genau das Gleiche. Hören Sie sich doch einmal im Volk um. Die Leute, die sagen: «Die machen ja sowieso, was sie wollen; ich gehe nicht mehr stimmen und wählen», haben ja recht, wenn wir diesem Artikel 1 bis zustimmen.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen und eine gradlinige Politik zu machen, die dem Volkswillen entspricht, wie er im

Jahre 1988 zum Ausdruck kam. Wir können es uns nicht mehr leisten, eine Schlangenlinienpolitik zu machen, die aussieht, wie die Südrampe des Stifiser Jochs.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Le Conseil des Etats a introduit cet article 1bis sur les mesures de promotion par 22 voix contre 16. Votre commission vous propose de rejeter cet article par 13 voix contre 9.

Je dois vous rappeler qu'à l'article 1, qui contient les principes du transit alpin, on peut lire: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances et entraîner la baisse de la pollution actuellement excessive.» L'article 2 stipule, quant à lui: «Le projet prévoit des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.» Par conséquent, le but de tout le projet est bien le transfert du transport de marchandises de la route sur le rail, c'est le fondement même du projet.

Le Conseil des Etats ajoute une mesure concrète de promotion propre à garantir que le transit de marchandises à travers les Alpes se fasse par le rail. Il y a donc une règle stricte, même si l'on ajoute les mots «en principe», à savoir l'interdiction d'utiliser le Gothard pour transporter des marchandises par la route, et éventuellement des dérogations et autorisations spéciales.

La commission estime qu'on ne peut ni ne doit faire ce pas, étant donné que nous aurons encore amplement le temps de veiller à ce que le transfert des transports routiers au rail soit réalisé en fin de compte. Nous estimons que cette disposition charge excessivement le bateau, sans savoir s'il risque de le faire basculer à gauche ou à droite; mais nous, au sein de la commission, nous tentons de le sauver.

Il est certain que, lors de l'exploitation, une question de rentabilité va se poser. C'est un aspect qui ne peut être négligé, mais qui sera d'actualité dans quinze ou vingt ans. Nous estimons en effet que ce n'est qu'à ce moment-là que les mesures préconisées par le Conseil des Etats pourront éventuellement être prises, lorsque le transit alpin pourra se faire par ces tunnels. Nous verrons alors si effectivement il faut prendre des mesures aussi draconiennes que celles visant à obliger le transport de marchandises par le transit alpin.

Enfin, est-ce qu'une interdiction de ce genre est conforme au droit européen? Ceux notamment qui préconisent l'adhésion de la Suisse au Marché commun imaginent-ils que le Marché commun accepte une telle limitation du transport de marchandises au rail exclusivement? Je ne le crois pas. La Suisse se verra certainement contrainte d'accepter que ce transport puisse aussi se faire par la route.

Nous vous invitons donc à rejeter la proposition du Conseil des Etats ainsi que les propositions individuelles de MM. Weber-Schwyz et Thür, soit les propositions 1bis, lettre c, et 1bis, alinéa 2; de telles propositions ont d'ailleurs déjà été traitées ici en partie ou rejetées en séance de commission.

Schüle, Berichterstatter: Wir haben es hier mit einem Schicksalsartikel der Vorlage zu tun. Die Mehrheit der Kommission beantragt (13 zu 9 Stimmen) Ablehnung dieses Artikels 1bis, wie ihn der Ständerat vorgeschlagen hat. Ich beantrage Ihnen auch, die drei Einzelanträge abzulehnen.

Opposition gibt es von vielen Seiten her. Ein Referendum ist praktisch unvermeidlich. Die Grüne Partei hat das Referendum beschlossen. Der VCS schreibt uns: Wenn wir diesem Artikel zustimmen, dann hätten wir allenfalls Chancen, dass der VCS auf das Referendum verzichten würde. Das ist sicher keine Basis, um mit dem Parlament zu verhandeln, um hier Entscheide beeinflussen zu wollen.

Hier scheint mir die Aussage des TCS sehr viel klarer, der bisher zum Alpen transit ja gesagt hat und jetzt feststellt, dass zum einen diese Projektergänzungen in dieser Form nicht befürwortet werden können, und: «Zweitens erachtet der TCS einen gesetzlichen Zwang, die Güter ausschliesslich auf der Schiene zu transportieren, als unverhältnismässigen und schweren Eingriff in die Freiheit der Verkehrsmittelwahl.» Der TCS erinnert daran, dass eine ähnliche Bestimmung bereits bei der Abstimmung über die koordinierte Verkehrspolitik vom

Schweizervolk abgelehnt worden ist. Dieser Verweis auf die sogenannte KVP trifft sicherlich zu und ist bei unserer Beurteilung zu berücksichtigen.

Es geht wirklich um die Grundsatzfrage. Nur mit einem Alpen transit wird es uns gelingen, den künftigen Güterverkehr weiterhin weitgehend auf der Schiene zu bewältigen. Der alpenquerende Verkehr wird als Folge des Binnenmarktes und der verstärkten Arbeitsteilung stark zunehmen. Das ist von jenen Leuten zu berücksichtigen, die – wie die Sozialdemokraten – möglichst rasch Vollmitglied in der EG werden wollen und nun mit diesem Artikel praktisch einen Gegenvorschlag zur Alpen Initiative unterstützen. Es kommt mir vor, als würde die SP hier ein Instrument suchen, um ihren Hals aus der EG-Schlinge ziehen zu können. Wir müssen den Alpen transit rasch realisieren, und zwar ohne Auflagen, die die Opposition verstärken und deren Wirkung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch nicht voll beurteilt werden kann.

Als Zielsetzung ist Artikel 1bis kaum bestritten, aber als Rechtssatz, als Gesetzestext, als konkrete Vorschrift für die Zeit nach 2005 ist dieser Artikel problematisch. Er ist apodiktisch ausgestattet, bietet keinen Spielraum und enthält eine Verpflichtung, die sich nicht nur an den Bund richtet, sondern ebenso an unsere Nachbarländer. Das ist nicht nur eine Frage des Stils.

Herr Bundesrat Ogi hat es in der Kommission klar gesagt: «Wir kennen kein Europarecht, das eine Umlagerung auf die Schiene zwingend vorschreiben könnte.» Wir belasten die Verhandlungsposition des Bundesrates gegenüber der EG. Wir müssen daran denken: Wir bewältigen heute über 80 Prozent des alpenquerenden Verkehrs auf der Schiene; in unserem Nachbarland Oesterreich liegt dieser Anteil bei 30 Prozent. Hier müssen wir doch Verständnis haben, dass man es im Ausland als Zumutung empfindet, wenn wir derart kategorische Festschreibungen vornehmen.

Es gibt diese umweltrelevanten Artikel. Im Zweckartikel (Art. 1) sagen wir klar, dass wir die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen wollen; wir sagen in Artikel 2 ja zu flankierenden Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Herr Bonny hat auf weitere umweltrelevante Artikel verwiesen, die sich wie ein roter Faden durch die Vorlage ziehen.

Noch ein Wort zu den drei Anträgen. Herr Weber-Schwyz will Artikel 1bis vom Zeitfaktor, vom Zeitdruck, entlasten und hat darauf hingewiesen, dass Lötschberg und Gotthard zeitlich gestaffelt in Betrieb genommen werden. Ohne dieses Zeitelement ist der Antrag Weber-Schwyz aber eine Wiederholung, allenfalls eine Verdeutlichung des Umweltzieles gemäss Artikel 1 und der flankierenden Massnahmen gemäss Artikel 2. Das Anliegen Weber-Schwyz, soweit realistisch und erfüllbar, ist also im Text, den der Nationalrat in erster Lesung beschlossen hat, integriert. Die apodiktische Formulierung bleibt abzulehnen.

Beim Antrag Thür (Art. 1bis Abs. 1 Lit. c) geht es vordergründig um das Verursacherprinzip. Aber der Antrag weckt den Verdacht, man wolle den Verkehr auf die Schiene zwingen, aber den Transitverkehr auf der Schiene finanziell dann so belasten, dass sich der Verkehr abwürgen liesse. Das ist nicht angängig, wir haben die Finanzierung in den Artikeln 11f. geregelt; dort ist auch festgeschrieben, dass der Treibstoffzoll anteilig beansprucht werden kann. Für eine solche Formulierung hat es also keinen Platz.

Was diesen von Herrn Thür beantragten Zusatz zum Beschluss des Ständerates betrifft – Absatz 2 (neu) –, ist es interessant, zu sehen, dass er selbst aus der Sicht von Herrn Bodenmann umstritten ist. Er relativiert tatsächlich die Verpflichtung von Absatz 1, der alpenquerende Gütertransitverkehr sei grundsätzlich auf der Schiene abzuwickeln. Aber die Basis hat Herr Thür ausserordentlich restriktiv festgelegt.

Ich darf daran erinnern, dass wir im Jahr 1988 einen alpenquerenden Güterverkehr mit einem Volumen von 12 Millionen Tonnen auf der Schiene und nur ein Volumen von 1,5 Millionen Tonnen auf der Strasse hatten. Die Erwartungen gehen dahin, dass sich der Gütertransitverkehr europaweit bis ins Jahr 2020 verdoppeln wird. Die Schweiz wird einen Drittel abzunehmen haben, das werden etwa 50 Millionen Tonnen sein.

Wenn man die Basis von Herrn Thür von heute 2 bis 2,5 Millionen Tonnen nimmt, so sind das nur wenige Prozente des dannzumaligen Gütertransits.

Die Frage ist: Wie halten wir es mit der Solidarität zu Europa? Auch mit dem Antrag Thür würden wir für die Zukunft jede Flexibilität aufgeben.

Bundesrat Ogi: Wir sollten auch hier etwas schneller vorwärts machen – gestatten Sie mir diesen Hinweis.

Der Bundesrat möchte wie die Kommissionsmehrheit den Artikel 1bis nicht annehmen, und dies aus fünf Gründen:

1. Die Entlastungen der Transitachsen vom Strassengüterverkehr sind schon ausreichend in den Artikeln 1 und 2 verankert. Das Konzept Alpen transit soll «die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten». Das ist in Artikel 1 festgeschrieben. Es enthält weiter «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene», das ist in Artikel 2 Buchstabe c ebenfalls festgeschrieben. Wir haben also mehr als ein sogenanntes Lippenbekenntnis.

2. Der Bundesrat will in den nächsten zwanzig Jahren, also bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels, den Transitgüterverkehr so gut wie möglich auf die Schiene verlagern. Der Zeitpunkt und die Methode sollten aber heute noch offengelassen werden. Wir bestreiten also nicht das Prinzip, das hier gefordert wird. Wir sind für dieses Prinzip; wir arbeiten ja auch für dieses Prinzip, indem wir Ihnen diese Vorlage vorgelegt haben, aufgrund derer wir in Zukunft beispielsweise drei bis vier Millionen Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlegen können.

3. Artikel 1bis, wie er vom Ständerat vorgeschlagen wird, kann die Schweiz in den Verhandlungen in ihrer Flexibilität einschränken. Einige wollen das ganz bewusst; sie sollten das aber nicht wollen, denn wir können hier auch nur auf ein wenig mehr Verständnis der EG hoffen. Jede Transitvereinbarung wird für unsere heutige Position Kompromisse bedingen, dessen müssen Sie sich bewusst sein.

4. Die Zeitbestimmung in Artikel 1bis, «rechtzeitig auf die Inbetriebnahme», wird praktische Probleme bringen, vor allem in der Uebergangsphase. Wir verschlechtern damit also unsere Position.

5. Zur Innenpolitik: Wegen Artikel 1bis scheint das Referendum so oder so ergriffen zu werden. Ich könnte hier jetzt eigentlich wählen: Von welcher Seite wollen wir das Referendum? Wenn Artikel 1bis in der Version des Ständerates durchkommt, wird das Referendum – so hat man hier gesagt – von seiten der Automobilverbände und sicherlich auch vom Gewerbeverband und vom Vorort ergriffen. Wenn der Artikel 1bis gemäss Mehrheit der nationalrätlichen Kommission gestrichen wird, wird das Referendum offenbar von den grünen Organisationen ergriffen.

Ich meine – und ich bitte Sie dies zu bedenken –: Ich weiss nicht, ob die heutigen Sieger am Ende die Verlierer sein werden. Denken Sie dann an das, was ich Ihnen heute, am 25. September 1991, um 11.25 Uhr, sage: Es sollte nicht soweit kommen, dass die heutigen Sieger dann die Verlierer sein werden. Wir werden dann die Verlierer sein; das Volk wird der Verlierer sein. Das Volk wird zu leiden haben, wenn wir keine Neat haben. Unsere Nachkommen müssen dann dafür sorgen, dass die Weichen vielleicht etwas besser gestellt werden. Sie haben heute eine weichenstellende Funktion; überlegen Sie sich das, bevor Sie jetzt entscheiden und ein Referendum einfach so preisen, als wäre es der Schlüssel zum Erfolg. Was geschieht, wenn die Neat nicht durchkommt? Es garantiert fast eine zweite Röhre am Gotthard. Wollen die Urner eine zweite Strassenröhre am Gotthard? Vielleicht bedeutet es sogar eine zweite Alpen-Autobahn in den Jahren 2015 bis 2020. Ist das eine sinnvolle Politik, wenn wir heute so diskutieren, heute so politisieren? Ich möchte Sie schon bitten, mit diesem Referendum etwas anders umzugehen und sich die Alternative zu überlegen. Frau Bühler hat im Ständerat gesagt: Es gibt keine Alternative zur Neat. Ich möchte Sie bitten, diesen Ausspruch auch zur Kenntnis zu nehmen.

Wir werden bei den internationalen Verhandlungen auch an Glaubwürdigkeit verlieren; wir werden an Entschlossenheit verlieren. Man wird dieser Schweiz nicht mehr glauben, nach-

dem wir ja grosse Probleme haben, unsere Messages noch durchzubringen. Wir werden uns selber abwerten.

Die Anträge, die die Herren Weber-Schwyz und zweimal Herr Thür gestellt haben, bitte ich abzulehnen.

Herr Weber will den umstrittenen Artikel 1bis entschärfen. Ich anerkenne seine Stossrichtung. Aber ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass dem Bundesrat eigentlich mit keinem zusätzlichen Artikel gedient ist, sei er nun schärfer oder schwächer. Deshalb bitte ich Sie, ganz darauf zu verzichten, wie das der Nationalrat im März bereits getan hat.

Zum Antrag von Herrn Thür: Herr Thür will im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Gotthardstrecke, in etwa 20 bis 25 Jahren, höchstens das heutige Strassentransit-Gütervolumen gestatten. Wie gross ist dieses Volumen heute? Herr Nationalrat Friderici hat bereits etwas darüber ausgesagt. Ich kann Ihnen sagen: Wir haben 700 000 Lastwagen auf unseren alpenquerenden Transitachsen; 400 000 Lastwagen sind «hausgemacht», und 300 000 sind echte Transitlastwagen. Die Schweiz verschiebt heute rund 20 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen, die Oesterreicher und die Franzosen übrigens in etwa gleichviel; insgesamt sind es rund 70 Millionen Tonnen. Davon entfallen bei uns heute schon etwa 80 Prozent auf die Schiene und 20 Prozent auf die Strasse; das ergibt diese 300 000 Lastwagen. Bei den Oesterreichern und bei den Franzosen ist es gerade umgekehrt; dort sind es 70 bis 80 Prozent auf der Strasse – deshalb auch die Probleme am Brenner – und nur etwa 20 bis 30 Prozent auf der Schiene. Die Ausbauten bei der Oesterreichischen Bundesbahn sind natürlich nicht vergleichbar mit den Ausbauten, die wir bereits in früheren Jahren in Angriff genommen haben und die wir auch mit dem Bundesratsbeschluss vom 24. Oktober 1989 für diesen Huckepack-Transitkorridor bereits in die Wege geleitet haben. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag von Herrn Thür abzulehnen. Denn was würde dieser Antrag praktisch bedeuten? Wir hätten in seiner Handhabe praktisch eine Kontingentierung einzuführen. Das ergäbe neue administrative Probleme. Auch der Kontrollaufwand ist fast nicht zu vollziehen. Wir würden – wie bereits gesagt wurde – den Grundsatz des freien Verkehrs in Frage stellen. Hier hätten wir gegenüber der EG gewisse Probleme, weil sie dies nicht akzeptieren würde.

Herr Nationalrat Bodenmann sagt, wenn der Artikel 1bis gemäss Bundesrat und der Mehrheit der Kommission des Nationalrats gestrichen würde, hiesse das, die Lastwagen würden weiterhin auf der Strasse transitieren. Das ist eine geschickte, eine sehr geschickte Art der Auslegung, denn gerade das wollen wir ja nicht.

Wir wollen im Transitvertrag – Sie wissen es – zwei Sachen regeln, wenn wir ihn abschliessen können:

Erstens soll nach 1994/95, wenn unsere Huckepack-Möglichkeiten greifen, die Uebergangslösung mit diesen 50 Lastwagen – wenn überhaupt – wieder aufgehoben werden können; Zweitens wollen wir langfristig ermöglichen, dass unser System Neat, wenn es einmal gebaut ist, auch verwendet wird, und zwar im Rahmen der realen Kosten. Stichwort: Kostenwahrheit.

Schliesslich möchte ich Sie auch bitten, den zweiten Antrag von Herrn Thür betreffend einen Buchstaben c in Absatz 1 von Artikel 1bis – gemäss Systematik des Antrags – abzulehnen. Hier will Herr Thür einen kostendeckenden Gütertransitverkehr: das wollen wir ja auch. Wir werden uns bei Philippi wieder treffen, wenn wir dann mit der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe oder vielleicht mit anderen ökologischen Vorlagen kommen. Aber zum heutigen Zeitpunkt, in der jetzigen Verhandlungsposition, in der jetzigen Verhandlungsausgangslage, möchten wir ebenfalls auf diesen Antrag verzichten.

Das Parlament wird Gelegenheit haben, beispielsweise bei der Schwerverkehrsabgabe, die ja leistungsbezogen eingeführt werden kann – wenn auch die Europäer mitziehen –, darüber zu reden.

Ich bitte Sie deshalb, dem Entwurf des Bundesrats und damit der Mehrheit der Kommission des Nationalrates zu folgen.

Präsident: Ich beantrage Ihnen, folgendermassen vorzugehen: Zuerst entscheiden wir über den Antrag Weber-Schwyz,

der die Einleitung von Artikel 1 bis betrifft, anschliessend über den Antrag Thür betreffend Buchstabe c, dann über den Antrag Thür zu Absatz 2. Mit diesen drei Abstimmungen wird der Minderheitsantrag bereinigt. Letzteren stellen wir in der definitiven, namentlichen Abstimmung dem Antrag der Mehrheit gegenüber. – Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit 70 Stimmen
Für den Antrag Weber-Schwyz 60 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Thür (Bst. c) 22 Stimmen
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag Thür (Abs. 2) 34 Stimmen
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Definitive, namentliche Abstimmung Vote définitif, par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aubry, Auer, Baggi, Berger, Bezzola, Biel, Blocher, Bonny, Burckhardt, Büttiker, Caccia, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daapp, Darbellay, Déglise, Dreher, Dubois, Ducret, Eggly, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Giger, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Gysin, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hösli, Houmard, Jeanneret, Keller, Kohler, Kühne, Loretan, Luder, Maître, Martin, Massy, Meier Fritz, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabolz, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philippona, Pidoux, Portmann, Reichling, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zöch, Zwingli (93)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aguet, Ammann, Aregger, Baerlocher, Bär, Basler, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Blatter, Bodenmann, Borel, Brügger, Bühler, Bundi, Bürgi, Carobbio, Danuser, David, Diener, Dietrich, Dormann, Dünki, Eggenberger Georges, Engler, Euler, Fankhauser, Fierz, Fischer-Sursee, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herczog, Hildbrand, Hubacher, Iten, Jaeger, Jeanprêtre, Jung, Lanz, Ledergerber, Leemann, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier-Glattfelden, Meier Samuel, Meizoz, Meyer Theo, Neukomm, Nussbaumer, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Schmid, Schmidhalter, Schneider, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Steffen, Steinegger, Stocker, Thür, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (87)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Cavadini, Cevy, Eggenberg-Thun, Eppenberger Susi, Früh, Kuhn, Leuba, Leuenberger Moritz, Loeb, Mühlemann, Pini, Revaclier, Rohrbasser, Savary-Fribourg, Segmüller, Uchtenhagen, Wanner, Widrig, Ziegler (19)

Präsident Bremi stimmt nicht
M. Bremi, président, ne vote pas

Art. 2

Antrag der Kommission

Bst. bbis

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Biel, Bonny, Eggenberg-Thun, Hari, Rutishauser, Weber-Schwyz, Wellauer)
Streichen

Antrag Bircher Peter

Bst. bbis

bbis. den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard, welche in der Realisierung erste Priorität hat;

Antrag Luder

Bst. d (neu)

d. der Bundesrat legt nach verkehrspolitischen Dringlichkeiten und wirtschaftlichen Gegebenheiten Bauetappen fest.

Art. 2

Proposition de la commission

Let. bbis

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Biel, Bonny, Eggenberg-Thoune, Hari, Rutishauser, Weber-Schwyz, Wellauer)
Biffer

Proposition Bircher Peter

Let. bbis

bbis. un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard, lequel sera réalisé en toute priorité;

Proposition Luder

Let. d (nouvelle)

d. le Conseil fédéral fixe les diverses étapes de la construction en fonction des urgences et des impératifs économiques.

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Je vous l'ai dit déjà lors du débat d'entrée en matière sur l'objet 91.042 pour l'intégration de la Suisse orientale dans le projet des nouvelles transversales ferroviaires alpines, il n'y a pas une égalité de traitement entre la Suisse occidentale et la Suisse orientale. En effet, à cet article 2, il n'est pas prévu d'intégrer la Suisse occidentale dans ces projets puisque, tant le projet du St-Gothard que celui du Loetschberg-Simplon ne touchent pas la Suisse romande. Si l'on ajoute cette lettre bbis, nous donnons un ordre impératif au Conseil fédéral.

Nous avons déjà accepté l'objet 91.042, il n'est pas nécessaire, de l'avis du groupe libéral, de prévoir ici cet article 2 lettre bbis. Par ailleurs, l'intégration de la Suisse orientale est déjà reprise à l'article 6.

La minorité de la commission vous propose donc de biffer cette lettre bbis et le groupe libéral partage cet avis.

Bircher Peter: Ich möchte dem Bundesrat nicht zusätzliche Probleme bereiten, ich möchte eine Gewichtung vornehmen, d. h., den Ergänzungsantrag bezüglich Ostschweiz etwas erweitern und zugleich eine Verdeutlichung für das ganz Konzept anbringen, dessen Grundzüge wir in diesem Artikel 2 beschliessen. Nachdem nun die ganze Transitvorlage immer mehr angereichert und ausgeweitet wurde, ist der Moment für eine Prioritätensetzung gekommen. Wir können nicht alles auf einmal tun. Es mag angehen, dass die Planung recht breit eingeleitet wird. Wenn wir aber ernsthaft bei einer Transitvorlage bleiben wollen, muss es doch eine klare Priorität Nord-Süd geben. Das ist die Gotthardvariante. Was die ursprüngliche Vorlage beinhaltet, soll auch im Bundesbeschluss deutlich festgehalten werden. Auch alle Anschlussbegehren der Ostschweiz sind voll auf den Gotthard ausgerichtet. Je länger, desto mehr zeichnet sich ab, dass die Optik zu eng ist, wenn man nur den Alpenbasistunnel sieht. Allein die Gotthard-Transit-

route bewirkt letztlich ein neues Bahnsystem Nord-Süd. Dieser Vorlage droht in dieser umfassenden Form die Ablehnung, wenn es zum Referendum kommt, wenn nicht – und dazu ist jetzt der letzte Moment – eine klare Prioritätensetzung erfolgt. Diese Priorität kann aufgrund aller bisherigen Erkenntnisse, Güterströme und Verkehrsbewegungen nur Gotthard heissen, vor allem wenn wir der unbestrittenen Litera c in Artikel 2 Nachachtung verschaffen wollen. Ich möchte Sie bitten, meinem wohlbedachten und im Interesse der Gesamtvorlage liegenden Ergänzungsantrag zuzustimmen.

Luder: In meinem Antrag geht es darum, das Konzept Alpen transit mit seinen Anschlussbauten nicht zu einer Riesenbaustelle «Bahnen Schweiz» heranwachsen zu lassen, deren Zuendeführung nicht gesichert ist. Die Grösse des Konzeptes, die Hoffnungen, die an das Konzept geknüpft werden, die Unbekannten, die an dem Konzept haften, die Auswirkungen auf den Staatshaushalt, auf Lebensräume, auf Siedlungsräume drängen eine Schwergewichtsbildung und eine Konzentration der Kräfte auf. Eine Etappierung erlaubt, auf das Eintreffen von Prognosen und Verkehrsströme zu reagieren.

Ob die Alpen transversale wirklich 70 Millionen Transitgütertonnen oder 50 Prozent des prognostizierten Gütertransites vom Europatransit-Kuchen wird abschneiden können, steht offen. Auch die französischen und die österreichischen Bahnen wollen bauen, und bis heute haben sich die Euro-Bahnunternehmungen immer Konkurrenz geliefert, auf jeden Fall auf dem kommerziellen Sektor. Zusammenarbeit besteht nur auf dem technischen Sektor, etwa dass man die verschiedenen Eisenbahnwagentypen aneinander hängen kann. Im Gegensatz zu den französischen Bahnen, die eigenen Strom besitzen, muss unsere Neat ihren Strom vielleicht in Frankreich einkaufen gehen.

Die Etappierung erlaubt, auf neue Gegebenheiten zu reagieren, sei dies auf der Ebene Verkehrsaufkommen, sei dies, wenn es um das Uebertreffen oder Nichteintreffen von Prognosen geht, oder auch als eine Reaktion auf technische Entwicklungen. Wir können als Beispiel «Bahn 2000» nehmen: Es zeichnet sich ab, dass die Neubaustrecke Vauderens-Villars-sur-Glâne und Bauten an der Jurasüdfuss-Linie nicht erstellt werden müssen, weil neues Rollmaterial in Form von Neigezügen zur Verfügung steht. Es sind auch neue Zugleitsysteme vor der Türe und neue Zugsicherungssysteme. Eine Etappierung erlaubt eine Anpassung an die finanziellen Möglichkeiten.

Was niemand will, das ist eine gleichzeitige Eröffnung von über das ganze Land verteilten Alpen transit-Baustellen, vor allem wenn uns in der Mitte des Lötschberg-, Gotthard- oder Hirteltunnels dann das Geld ausgeht. Wir sind nicht mittellos, wir können bauen. Es ist aber unumgänglich, bei den Finanzen Schwergewichte zu legen. Zuerst ist das zu bauen, was dem Transit nützt. Der Anschluss der Kantone muss zugunsten des Transites warten.

Es liegt im Entscheid des Bundesrates, auch den Transit zu etappieren. Ich würde das sehr begrüssen.

Eine Etappierung steigert die Chance der Neat in einer eventuellen Volksabstimmung. Das Volk wird sich nicht gegen eine neue Transitlinie durch die Alpen wehren, aber ein nicht finanzierbares Bauprogramm ablehnen. Mit einer beweglichen Etappierung, die auch den wirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung trägt, steigt die Chance in der Volksabstimmung. Ich bitte um Zustimmung.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 2, lettre b bis, célèbre au fond les fiançailles de la Suisse orientale avec le transit alpin. Cet article n'est pas absolument indispensable puisque le mariage formel aura lieu à l'article 6 bis. Je vous propose, avec la commission par 13 voix contre 4, de soutenir la solution du Conseil des Etats.

Par contre, nous vous demandons de rejeter les propositions de MM. Bircher Peter et Luder. M. Bircher demande une priorité, notamment pour le Gotthard. Laissons aussi sa chance au Lötschberg de se réaliser plus tôt, si cela est possible. Ce serait une erreur d'introduire une telle priorité dans le transit alpin.

Quant à la proposition de M. Luder, je vous renvoie à l'article 12 qui prévoit déjà de libérer les crédits par tranches. Nous aurons l'occasion au Parlement de voter successivement les crédits d'engagement, de sorte que l'adjonction demandée par M. Luder n'est pas nécessaire. Nous pourrions décider à ce sujet chaque fois que le Conseil fédéral nous proposera des crédits d'engagement.

Schüle, Berichterstatter: In der Kommission haben wir bei Artikel 2 Buchstabe b bis, also dort, wo jetzt eine Minderheit Friderici besteht, erstmals über die Frage der «Verheiratung» der beiden Vorlagen Alpen transit und Zusatzbotschaft Ostschweiz entschieden. Mit dem vorgängigen Entscheid haben Sie dieser Verheiratung der beiden Vorlagen ebenfalls zugestimmt. Was jetzt noch vom Antrag Friderici übrigbleibt, ist nur noch die Frage: Wollen Sie die Ostschweiz formal aufwerten und als Teil des gesamten Konzeptes betrachten, oder wollen Sie nur in Artikel 6 über den Zusatz entscheiden, die Ostschweiz also mehr oder weniger zu einem Anhängsel dieser Alpen transit-Vorlage machen? Darum geht es. Materiell sind die Entscheide damit nicht vorgespurt.

Zu den Anträgen von Herrn Luder und Herrn Peter Bircher ist festzustellen, dass eine Prioritätensetzung selbstverständlich nötig ist und der Bundesrat dieser Prioritätensetzung zum Durchbruch verhelfen muss. Es ist aber völlig klar, dass auch auf die politischen Gegebenheiten, auf die Durchsetzbarkeit dieses Grossprojekts abzustellen ist. Wir werden möglicherweise noch froh sein, am einen oder anderen Ort zeitlich forcieren zu können. Wir dürfen das nicht vorwegentscheiden. Im Grundsatz sind selbstverständlich Prioritäten zu setzen; sie werden laufend zu überprüfen sein.

Rein von der Bauzeit her erlaubt der Lötschberg eine Prioritätensetzung. Wir brauchen sieben bis zehn Jahre für seine Realisierung, während die reine Bauzeit beim Gotthard zwölf bis fünfzehn Jahre beträgt, obwohl er konzeptionell langfristig im Vordergrund steht.

Wir beantragen Ihnen darum, auf diese Zusätze zu verzichten.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie ebenfalls, der Mehrheit zu folgen und die Minderheit abzulehnen. Eine Begründung dazu haben die beiden Kommissionssprecher bereits abgegeben. Es geht um das Prinzip der «Verheiratung», darum, die Ostschweiz in diese Neat-Vorlage einzubeziehen.

In bezug auf die zwei heute eingetroffenen Anträge möchte ich Sie ebenfalls bitten, beide abzulehnen. Herr Nationalrat Peter Bircher will der Gotthardlinie Priorität vor dem Lötschberg einräumen. Der Bundesrat lehnt dies klar ab. Wir brauchen aus teilweise unterschiedlichen Gründen beide Achsen dringend. Unser Ziel ist es, beide Achsen mit voller Kraft voranzutreiben. Je nach Planungsfortschritt und Rechtsverfahren kann der Bau früher oder später beginnen. Wenn Sie all den Anträgen des Ständerates folgen, sollten alle Oppositionen, namentlich im Wallis, dahinfallen. Der Lötschberg darf auch nicht verzögert werden, da er für die Zeit bis zur Inbetriebnahme der Gotthardstrecke wichtige Funktionen namentlich im Gütertransitverkehr zu übernehmen hat. Dazu kommt, dass der Lötschberg ideal in «Bahn 2000» eingebettet werden kann – vergessen Sie nicht, dass wir eine neue Bahn Basel-Olten-Bern bekommen. Der Lötschberg tunnel würde sich gut daran anschliessen.

Was die Bauzeit anbelangt, sind die Ausführungen von Herrn Nationalrat Schüle zu relativieren. Die Länge des Tunnels wird natürlich die Bauzeit beeinflussen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Peter Bircher abzulehnen.

Ablehnen sollten Sie auch den Antrag von Herrn Nationalrat Luder. Er will Bauetappen. Dies sieht der Bundesrat sowieso in Artikel 8 Absatz 5 vor. Als Kriterien will Nationalrat Luder verkehrspolitische Dringlichkeit und wirtschaftliche Gegebenheiten. Der Bundesrat kann sich vorstellen, dass solche Ueberlegungen auch eine Rolle spielen müssen; es dürfen aber nicht die einzigen Massstäbe sein.

Die Begründung von Herrn Nationalrat Luder deutet darauf hin, dass er daran denkt – ich unterstelle ihm vielleicht etwas, das nicht ganz richtig ist –, den Lötschberg-Basistunnel zu verzögern. Der Bundesrat geht davon aus, dass beide Transitach-

sen aus verkehrspolitischer Sicht dringend notwendig sind.
Wir wollen die Belastung, die Güterströme aufteilen.
Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen, weil
er sachlich nicht nötig ist. Er engt den Katalog der Kriterien zu
sehr ein und könnte zu Auslegungsproblemen Anlass geben.

Abstimmung – Vote

Bst. bbis – Let. bbis

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag Bircher Peter

offensichtliche Mehrheit
Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

72 Stimmen
36 Stimmen

Bst. d – Let. d

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Luder
Dagegen

7 Stimmen
offensichtliche Mehrheit

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

Schluss der Sitzung um 12.05 Uhr
La séance est levée à 12 h 05

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag, 26. September 1991, Vormittag
Jeudi 26 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)**

**Nouvelle ligne ferroviaire
à travers les Alpes (NLFA)
(Transit alpin)**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1663 hiavor – Voir page 1663 ci-devant

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous arrivons à l'article 2bis qui traite entre autres des demandes de protection des zones habitées. La commission a été très divisée à ce sujet puisqu'elle a suivi le Conseil des Etats par 15 voix seulement contre 13.

De quoi s'agit-il? Le Conseil national avait exigé que les intérêts des cantons fussent sauvegardés d'une manière appropriée, notamment quant à la fixation des tracés qui devront ménager l'environnement. Il s'agit là d'un principe de base. Le Conseil des Etats a ajouté une exigence supplémentaire quant à la protection des zones habitées. Au Conseil des Etats, cette proposition avait été acceptée par 23 voix contre 9. Cette adjonction a son importance étant donné qu'elle permettrait d'exiger la construction de tunnels, de détournements ou d'autres mesures dans les zones habitées par lesquelles passerait le transit alpin le long des deux axes du Gothard et du Loetschberg et dans les cantons du Tessin et d'Uri pour le Gothard d'une part, les cantons du Valais et de Berne pour le Loetschberg d'autre part. Il faut avouer que nous ne connaissons pas les conséquences financières exactes de ces dispositions.

La majorité de la commission vous propose d'adopter la version du Conseil des Etats.

Schüle, Berichtstatter: Der Ständerat hat in Artikel 2bis festgehalten, dass den Anliegen der betroffenen Kantone nach «umweltschonender Linienführung» und «Schutz der Siedlungsräume im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke» angemessen zu entsprechen sei. Der Ständerat hat den Schutz der Siedlungsräume *expressis verbis* aufgenommen, während wir in diesem Artikel 2bis (neu) eine «schonende Linienführung» stipuliert haben.

In der Kommission haben wir uns sehr ausgiebig über die Konsequenzen dieser Formulierung unterhalten. Der Bundesrat hat darauf hingewiesen, die Formulierung des Ständerates könnte den Appetit auf luxuriöse Projektverbesserungen wecken. Er hat uns ein Szenarium mit Kosten in Milliardenbeträgen vorgelegt, wenn dieser Artikel zu einer «Metroführung» des Alpentransits, zu einer Untertunnelung aller Ortschaften,

führen würde. Aufgrund von Maximalforderungen könnten dies 5 oder 6 Milliarden Franken an zusätzlichen Kosten sein. Wir waren in der Kommission anderer Meinung: Für uns müsste schon im Ausdruck «schonende Linienführung» dieser Schutz der Siedlungsräume in angemessener Weise mitberücksichtigt sein. Wir sehen in der Formulierung des Ständerates höchstens eine gewisse Klärung. Die ursprüngliche Formulierung des Nationalrates enthielt bereits dieses Element, das der Bundesrat als Gefahr für massive Verbesserungswünsche und massive Kostensteigerungen ansieht. Die Kommission hat mit 15 zu 13 Stimmen beschlossen, dem Ständerat zuzustimmen, nicht zuletzt auch in der Meinung, die Zahl der Differenzen nicht allzu gross bleiben zu lassen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat lehnte im Ständerat diese Ergänzung des Artikels 2bis ab. Es geht hier um eine «umweltschonende Linienführung» und um den «Schutz der Siedlungsräume»; in der Fassung Nationalrat ging es um eine «schonende Linienführung». Der Bundesrat lehnt diesen Vorschlag des Ständerates vor allem wegen dem zweiten Punkt ab. Die Kommission Ihres Rates hat dann knapp mit 15 zu 13 Stimmen dem Ständerat zugestimmt.

Diese Formulierung ist unklar, und ihre Auswirkung ist nicht absehbar. Heisst es, die Umfahrung von Siedlungen? Heisst das, dass wir mehr Tunnels bauen müssen? Heisst das beispielsweise, dass der Kanton Uri unterfahren werden muss? Heisst das, dass wir praktisch eine Urner Neat-Metro bauen müssen?

Eines können Sie sicher sein: Die neue Fassung weckt hohe Erwartungen auf Untertunnelung oder Umfahrung jeder Siedlung, die vom Alpentransit berührt wird. In diesem Sinne ist diese Formulierung völlig unrealistisch und ebenso unverantwortlich.

Ich muss Ihnen klar sagen: Der Bundesrat könnte kein Gebot akzeptieren, neue Strecken überall so anzulegen, dass keine Siedlung mehr berührt werden darf. Sollte aber dieser Passus durchkommen und sollten dann entsprechende Massnahmen getroffen werden müssen, möchte ich zuhanden des Protokolls und der Geschichte sagen, dass dieser Passus Folgekosten in der Grössenordnung von 2 bis 3 Milliarden Franken haben wird. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass wir ein Umweltschutzgesetz haben, und in diesem Umweltschutzgesetz ist in Artikel 9 alles festgehalten. Sie wissen es: Es ist heute nicht mehr möglich, umweltfeindlich zu bauen.

Zum Schluss: Wir dürfen nicht nur eine Umweltverantwortung spüren, wir müssen auch eine Finanzverantwortung spüren. Und wir dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern wir müssen auch an den Betrieb der Zukunft denken. Deshalb darf dieses Fuder nicht überladen werden, und deshalb dürfen wir keine Erwartungen schüren, die dann nicht erfüllt werden können.

Ich bitte Sie, am Artikel 2bis, wie Sie ihn im März beschlossen haben, festzuhalten.

Bonny: Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich nach dem Bundesrat noch etwas sage.

In der Tat ist in der Kommission zu mitternächtlicher Stunde bei der Differenzenbereinigung ein Missgeschick passiert, indem kein Antrag gestellt wurde. Aber nachdem jetzt der Bundesrat Antrag stellt, möchte ich mich doch dazu äussern und Sie bitten – wie das Herr Bundesrat Ogi getan hat –, der ursprünglichen Fassung des Nationalrates zuzustimmen.

Wenn wir für die Neat etwas Gutes tun wollen, so müssen wir finanzielle Abenteuer vermeiden. Mit dieser Bestimmung zum Schutz der Siedlungsräume könnte zu Recht gefordert werden, dass praktisch überall dort, wo ein Siedlungsraum im Zusammenhang mit der Neat auftaucht, untertunnelt werden müsste. Die anfallenden Kosten von 2 bis 3 Milliarden Franken wurden von Bundesrat Ogi aufgezeigt.

Ich bitte Sie, der ursprünglichen Fassung Nationalrat zuzustimmen und nicht derjenigen des Ständerates.

Abstimmung – Vote

Für des Antrag des Bundesrates
Für den Antrag der Kommission

93 Stimmen
14 Stimmen

Art. 3 Abs. 2, 3**Antrag der Kommission****Abs. 2****Mehrheit**

Festhalten

Minderheit

(Ammann)

Gemäss Ständerat, aber:

.... Erweiterungen in Richtung Chur sowie in den Raum

Abs. 3**Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Biel)

Streichen

Antrag Columberg**Abs. 2**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Giger**Abs. 2**

Streichen

Antrag Bundi**Abs. 2**

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass ein Anschluss aus dem Raum Rheintal/Chur über die Surselva oder die Mesolcina sowie eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich bleibt.

Antrag Portmann**Abs. 2**

Die Linie ist so zu konzipieren, dass ihre Vernetzung mit einer später allenfalls erforderlich werdenden Ostalpenbahn nicht verunmöglicht wird.

Art. 3 al. 2, 3**Proposition de la commission****Al. 2****Majorité**

Maintenir

Minorité

(Ammann)

Selon le Conseil des Etats, mais:

.... en direction de Coire, ainsi que dans les régions

Al. 3**Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Biel)

Biffer

Proposition Columberg**Al. 2**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Giger**Al. 2**

Biffer

Proposition Bundi**Al. 2**

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre un raccordement de la région Rheintal-Coire par la Surselva ou la Mesolcina ainsi qu'une éventuelle extension dans la région de Luino.

Proposition Portmann**Al. 2**

La nouvelle ligne sera conçue de manière qu'elle puisse être reliée à un chemin de fer des Alpes orientales qui pourrait se révéler ultérieurement indispensable.

Abs. 2 – Al. 2

Ammann, Sprecher der Minderheit: Mein Antrag gibt mir Gelegenheit, einleitend meiner Anerkennung und Genugtuung über die positive Wende Ausdruck zu geben, die sich in diesem Transitdrama, das hier in mehreren Akten zur Uraufführung gelangt, abzeichnet.

Wir Ostschweizer wurden ja bisher vom Schicksal wahrlich nicht verwöhnt. Ausgehend vom stets unerfüllten Ostalpenbahn-Versprechen, über das Scheitern der Splügenbahn, über das Scheitern meines Konsensvorschlages «Lötschberg und Gotthard-Ost», sind wir nun auf dem harten Holzboden der helvetischen Realität angelangt. Mit dieser Zusatzbotschaft über die minimale Integration der Ostschweiz, wie sie in der Art einer «Lismete» in den ursprünglichen Beschlussentwurf eingearbeitet worden ist, hat der Bundesrat Wort gehalten.

Integrale Doppelspurausbauten im Rheintal, am Zürcher Seedamm sowie im Hirzeltunnel wären zwar durchaus gerechtfertigt gewesen. Trotzdem erkläre ich mich als St. Galler Parlamentarier als befriedigt. Es ist zweifellos richtig, für die Anschlüsse Zürichs und der östlichen und südöstlichen Ostschweiz im Dreieck Thalwil, Wädenswil und Littl/Baar eine gemeinsame, rationelle Lösung vorzusehen. Für einen Grossteil der Bevölkerung in unserer Region wird diese Ergänzung für eine Zustimmung zum Alpen transit-Beschluss entscheidend sein. Eine bessere, aber auch teurere Lösung der Ostschweizer Transitverkehrsprobleme kann dabei immerhin um eine oder vielleicht zwei Generationen hinausgeschoben werden; sie wird aber kaum hinfällig.

Das absehbare Ueberlaufen der Kapazitätslimiten der N 13 im St. Galler und Bündner Rheintal – bisher wurden doch alle Strassenverkehrsprognosen stets übertroffen – wird dazu führen, dass wohl schon in den ersten Jahren des nächsten Jahrtausends ernsthaft über eine direkte, normalspurige Bahnverbindung aus dem Raume Chur in den Raum Bellinzona gesprochen werden muss. Was liegt nun näher, als dies analog zur Option Luino in diesem Beschluss festzuhalten? Die Fassung des Ständerats bei Artikel 3 Absatz 2, die allfällige zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten in die Räume Surselva sowie Comer See vorsieht, kommt diesem Bedürfnis weitgehend entgegen.

Da ich mir vertraue, mögliche Zukunftsszenarien der Verkehrsentwicklung in etwa abschätzen zu können, beantrage ich Ihnen, gemäss Fahne weitgehend der Fassung des Ständerates zu folgen. Allerdings halte ich die Beschränkung dieser Option allein auf die Variante eines Mini-Ypsilons in Richtung Surselva für verfehlt. Betriebliche und topographische Probleme eines Vollausbaus in der Surselva haben mich veranlasst, die Bezeichnung «Surselva» durch «Chur» zu ersetzen. Das öffnet den Fächer möglicher Varianten bis in den Raum Thusis-Soazza (Misox) mit dem Basistunnel des sogenannten Spluga-Integrato. Wir sollten es meines Erachtens späteren Varianten- und Zweckmässigkeitsprüfungen überlassen, das günstigste Trasse zwischen Chur und Bellinzona zu definieren. So gesehen wäre es zumindest voreilig, zusätzlich 70 Millionen Franken für einen allfälligen späteren Anschluss Surselva im Gotthard-Basistunnel zu investieren.

Nicht unerwartet haben nun einige direkt betroffene Bündner Ratskollegen zur Feder gegriffen und mehr oder weniger zweckmässige Einzelanträge formuliert. Der beste – wen wundert's? –, von Fraktionskollege Bundi, erwähnt das Rheintal, die Surselva und das Misox, verzichtet jedoch auf die nun wirklich nicht zwingende Nennung des Comer Sees. Im Interesse einer speditiven Erledigung dieses Geschäftes und mit Rücksicht auf die direkt betroffenen Talschaften, vertreten durch Kollege Bundi, möchte ich seinem Antrag den Vortritt gewähren.

Ich ziehe deshalb meinen Minderheitsantrag zugunsten des Antrages Bundi zurück und bitte Sie, auch im Namen unserer Fraktion, diesem ebenfalls zuzustimmen.

Columberg: Zur Erläuterung meines Antrages muss ich eine Vorbemerkung anbringen. Seit 1878 wartet die Ostschweiz, vor allem der Kanton Graubünden, auf eine Ostalpenbahn.

Man hat dies zwar mehrfach versprochen, aber nie gehalten. Ich erinnere Sie an das Nein zum Splügen, zur Tödi-Greina-Bahn, zum Gotthard-Ost, zum Ypsilon und zum Panixer-Durchstich: also eine sehr stolze Parade der totalen Niederlagen.

Nun ist endlich die Stunde gekommen, um diesem Versprechen in einer Miniform zu entsprechen; deshalb die dringende Notwendigkeit einer Option, einer Option Ostschweiz, einer Option Graubünden. Es handelt sich nicht um unverschämte Forderungen, wie gestern ausgeführt wurde, sondern um wohlbegründete und berechtigte Anliegen. Nach den ständigen verkehrspolitischen Niederlagen müssen wir auf einer Kompensation mit Substanz beharren. Die Erwartungen nach einer Anbindung des östlichen Landesteils an eine leistungsfähige, internationale Linie werden einmal mehr nicht erfüllt.

Wir anerkennen zwar mit Dankbarkeit, dass der Bundesrat, dass insbesondere Herr Bundesrat Ogi, rasch gehandelt hat und die Vorlage jetzt mit der Hauptvorlage vorlegt. Wir sind dankbar für das Versprechen, wonach der Bund den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung tragen werde; für die Zusicherung des Bundesrates, er werde das Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn wohlwollend prüfen; für die weitergehenden Zusicherungen von Herrn Bundesrat Ogi in der ständerätlichen Debatte, wonach diese Begehren in den kommenden Rahmenkreditvorlagen für die technische Verbesserung der konzessionsorientierten Transportunternehmungen berücksichtigt würden, für die Erklärung, die mit der Erstellung des Bau- und Entlüftungsschachtes in Sedrun notwendigen Transporte würden mit der Bahn befördert werden, und für die Bereitschaft zu einer substantiellen Verbesserung der Bahnlinie Chur-Sedrun. Das ist ein ganz zentrales und projektbedingtes Anliegen, und darum ist vor allem Absatz 3 wichtig. Wichtig ist ferner auch der vollständige Ausbau des Bahnhofs Chur. Mit Genugtuung stelle ich fest, dass diese Anliegen gestern auf breite Unterstützung gestossen sind. Schliesslich darf ich daran erinnern, dass sich der Bundesrat bereit erklärt, die berechtigten Begehren nach einem Ausbau der Strassen ins Prättigau und in die Surselva zu prüfen und zu untersuchen, auf welche Weise die Anliegen des Kantons Graubünden berücksichtigt werden können.

Das Neat-Vorhaben soll nach dem Baukastenprinzip realisiert werden. Deshalb enthält das Konzept verschiedene Planungsoptionen, beispielsweise die Möglichkeit einer späteren Erweiterung der Gotthard-Basistransversale in Richtung Surselva, das heisst Trun-Chur, oder in den Raum Comer See und Luino. Diese Vorhaben sind Ihnen bestens bekannt, und ich verzichte deshalb auf lange Ausführungen.

Kurz und knapp zusammengefasst geht es darum, die Möglichkeit einer allfälligen Realisierung des Mini-Ypsilons dieses Ostalpenbahn-Anschlusses und im Süden des Spluga-Integrato nicht zu verbauen. Es geht nicht um einen Baubeschluss, sondern um die Offenhaltung von Möglichkeiten. Deshalb hat der Ständerat diesem Anliegen oppositionslos zugestimmt. Ferner hat Herr Bundesrat Ogi ausdrücklich erklärt, es sei auch vernünftig, die Möglichkeiten für Erweiterungen von Bellinzona Richtung Luino und Richtung Comer See offenzuhalten. Diese Anliegen werden übrigens von der Bündner Regierung und – nach verschiedenen Besprechungen – auch von der Bündner Delegation unterstützt. Wir sollten jetzt keine unnötigen Differenzen zum Ständerat schaffen, und ich bitte Sie, der Lösung des Ständerates zuzustimmen.

Nun entstand noch eine Diskussion über die Kostenfolgen. Gewisse Kreise behaupten, die Offenhaltung einer allfälligen späteren Erweiterung in Richtung Surselva verursache praktisch keine oder nur minimale Mehrkosten. Zusätzliche Kosten ergeben sich erst bei einer dreispurigen Führung der neuen Hauptlinie. Es geht um eine Ausbuchtung von rund 500 Metern Länge. Das Departement geht von 70 Millionen Franken aus. Aufgrund verschiedener Besprechungen mit Fachleuten halte ich diese Zahl für zu hoch. Unser parlamentseigener Experte, Herr Paul Schmidhalter, rechnet beispielsweise mit 30 Millionen Franken. Zudem könnte diese Ausbuchtung als Werkstatt benützt werden. Der zusätzliche Aufwand kann deshalb sehr klein gehalten werden.

Im Sinne des Baukastenprinzips bitte ich Sie, eine allfällige Er-

weiterung in Richtung Surselva sowie in den Raum Luino und in den Raum Comer See offenzuhalten und dem Ständerat und dem Bundesrat zuzustimmen.

Giger: Ich stelle den Antrag, Artikel 3 Absatz 2 zu streichen. Ich mache eine allgemeine Bemerkung: Ich habe den Eindruck, dass uns mit der Differenzvereinbarung zum Alpentransit eine Vorlage überwiesen wurde, welche mit der seinerzeitigen Neat-Vorlage überhaupt nichts mehr gemeinsam hat. Das Fuder ist – wie Bundesrat Ogi jeweils in der Kommission zu sagen pflegte – mehr als überladen. Das Schweizer Volk wird dieses Mammutprojekt in der heutigen Grösse nicht goutieren. Ich hatte gehofft, über das Wochenende einen Anruf von Bundesrat Ogi zu erhalten mit dem Ersuchen, ich solle doch wieder auf den Splügen zurückkommen und Antrag stellen; Sie wären übrigens in guter Gesellschaft. Von allen Seiten bin ich angegangen worden – schriftlich und mündlich, oft sogar aus dem Rheintal –, man möge doch in Anbetracht dieser ausweglosen Situation wieder auf den Splügen zurückkommen. Ein bekannter Jurist aus Chur hat mir gestern geschrieben, er habe mir einen Vorschlag für die Abstimmungskampagne. Er schlägt vor: «Milliarden sparen, Splügen fahren».

Ich frage mich, was aus diesem für mich ohnehin nie befriedigenden Vorschlag geworden ist: ein eisenbahntechnisches Monster mit Kostenfolgen, die nicht mehr überschaubar sind. Wie heisst es doch so schön in Goethes «Zauberlehrling»: Herr Bundesrat? «Die Geister, die ich rief, werd' ich nun nicht los.» Die Netzvariante, mit der man es der Mehrheit der Schweizer recht machen wollte, hat offenbar nicht hingehauen. Die Begehlichkeiten der Anrainer von Gotthard und Lötschberg, das laufende Nachrüsten, gehen ins Unermessliche. Nachdem Sie glaubten, Herr Bundesrat, die Ostschweizer mit einem Zwitter befriedigen zu können, fahren wir im Alpentransit heute komplett neben den Geleisen.

Wo liegen denn die ursprünglichen Ziele unserer Neat? Die Funktion ist doch eindeutig klar: Im Rahmen des internationalen Verkehrs hat sie den Nord-Süd-Transit sicherzustellen. Eine nationale Aufgabe ist es, das schweizerische Bahnnetz mit dem europäischen zu verknüpfen. Dass die Alpentransversale auch dem innerschweizerischen Verkehr, der Anbindung von Tessin und Wallis, zur Verfügung stehe, sei gewissermassen eine glückliche Fügung, schrieb die «NZZ» vorgestern. «Weil der Bundesrat glaubte, zur Abgeltung des unerfüllten Ostalpenbahn-Versprechens der Ostschweiz etwas anbieten zu müssen, wurde in aller Eile das Anschlussprojekt Ostschweiz zusammengeschustert», steht weiter zu lesen. Ich gehe mit dieser Beurteilung weitgehend einig.

Heute werden Versprechen nach allen Seiten hin gemacht. Der ruhelose und unselige Geist des Bündner Ypsilons feierte Auferstehung und hat offenbar den Ständerat belämmert. Dabei steht im Zusatzbericht Ypsilon vom Dezember 1990, die bautechnischen Konsequenzen eines neuen Anschlussbauwerkes, das die Anfahrt aus dem Surselva-Tunnel sowohl nach Süden wie nach Norden erlaubt, seien noch kaum überblickbar. Weiter steht, es ergebe sich, aber ein Konflikt mit der Kapazität auf den südlichen Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel. Sie werde nach dem Konzept des Bundesrates für die Hauptaufgabe der Gotthard-Neubaustrecke voll ausgeschöpft. Das soll nun auf einmal nicht mehr gelten! Dabei diskutiert man immer noch, ob am Gotthard eine Doppelspurrohre oder zwei bis drei Einspurrohre gebaut werden sollten. Mich erstaunt auch, wie auf einmal 75 Millionen Franken mehr oder weniger für diese Ausbuchtung keine Rolle mehr spielen. Kommt dazu: Nach den neusten Erkenntnissen werden lange Tunnels von 50 Kilometern Länge aus bautechnischer und betrieblicher Sicht immer mehr angezweifelt. Der Wagenbrand der S-Bahn in Zürich-Stadelhofen sitzt uns, d. h. den SBB, immer noch tief in den Knochen.

Beim Spluga-Integrato – Herr Ammann hat ihn bereits erwähnt – würde die Möglichkeit bestehen, den Tunnel in drei Sektoren aufzuteilen. Das brächte bautechnisch und von der Sicherheit her sehr grosse Vorteile. Nach Professor Zierl – er wird ja auch im Zusatzbericht Ostschweiz zitiert – wären wir heute in der Lage, für 3 Milliarden Franken – ich wiederhole: für 3 Milliarden Franken – einen Basistunnel durch den Splügen zu reali-

sieren, d. h. mit den Zulaufstrecken ab Sargans bis Comer See. Ich möchte das Herr Bundesrat Ogi zu bedenken geben.

Als letztes möchte ich erwähnen, dass am Brenner – nach Professor Zierl – in Sachen Basiserschliessung immer noch überhaupt nichts geht. Bei der Variante Gotthard ist man doch davon ausgegangen, dass der Brenner dannzumal in Betrieb sein werde, dass also in der Ostschweiz keine Bahn gebaut werden müsse. Die Vorgaben stimmen heute einfach nicht mehr. Ich könnte noch mehr Argumente anführen, welche gegen den Gotthard und vor allem gegen den Lötschberg sprechen.

Bei der Variante Splügen hat man damals von zu einseitigem, regionalem Interesse gesprochen. «Regionales Gemotze» stand in der «Freiburger Zeitung» in bezug auf meine Person, in bezug auf meinen Antrag. Ich frage den Bundesrat: Wo in der Schweiz sind bei diesem Neat-Jekami keine regionalen Interessen im Vordergrund gestanden?

Ich habe den Eindruck, dass die anfängliche Alpenentzweiung-Euphorie einer allgemeinen Ernüchterung – ich möchte sagen Resignation – gewichen ist. Es zeigt sich immer mehr, dass der Bundesrat mit der Netzvariante nicht den Stein der Weisen gefunden hat. An diesem Netz wird an allen Ecken und Enden gezogen, bis es zu zerreißen droht und die ursprünglichen Projekte hindurchfallen.

Ich mache – wie gesagt – die interessante Feststellung, dass die von Gotthard und Lötschberg geblendeten – besser gesagt: verblendeten – Splügenanhänger sich langsam wieder ans Tageslicht wagen und sich neu zu orientieren versuchen. Sogar in diesem Parlament darf ich diese erfreuliche Feststellung machen. Der Grund liegt einerseits darin, dass sich der Alpenentzweiung zu einem finanziellen Trauerspiel entwickelt hat; zum andern, dass sich das europäische Verkehrs- und Transportwesen in letzter Zeit derart verändert hat, dass nur die fortschrittlichste Lösung die Verkehrsprobleme der Zukunft zu meistern vermag.

Zum Abschluss möchte ich festhalten, dass ich mir die Verkehrszukunft der Ostschweiz nicht mit Bastlerarbeit – damit meine ich die Option Ypsilon – verbauen lasse. Ich lehne deshalb Artikel 3 Absatz 2 ab – inklusive Luino.

Selbst bei Absatz 3 handelt es sich doch um eine schlechende Sanierung der RhB-Strecke in der Surselva auf Kosten der Neat. Ich sehe nicht ein, warum das Aushubmaterial dort abgeführt werden muss. Wenn man die Topographie dieser Talsenke kennt, sieht man, dass sogar topographische Verbesserungen mit diesem Material gemacht werden könnten. Mir scheint – hören Sie gut zu, Herr Bundesrat – das Bündner Wappentier bekommt langsam goldene Hörner. Ich bitte Sie, meinem Antrag zu folgen und Artikel 3 Absatz 2 abzulehnen.

Bundi: Mein Antrag stellt den Versuch dar, einen Ausweg zu finden, nachdem die Kommission die Fassung des Ständerates abgelehnt hat. Es ist ein Antrag, zu dem eigentlich Herr Kollege Giger aufgrund seiner Ausführungen, die er am Anfang gemacht hat, auch stehen könnte.

Der Antrag ist eine Planungsabsichtserklärung. Er verursacht keine Mehrkosten beim Alpenentzweiung-Paket. Er verlangt lediglich, dass beim Bau der Neat-Hauptachse, bei der Gotthardlinie also, keine Präjudizien geschaffen werden, die einen späteren Anschluss einer Verbindung von Chur her behindern. Es geht also darum, dass bei der Konzipierung der Hauptlinie mögliche spätere Anknüpfungen von SBB-Linien im Tunnelinnern, bei Biasca oder Bellinzona, gewährleistet werden. Diese Disposition ist unerlässlich, damit später je nach Bedarf von Chur aus eine neue Linie über die Surselva oder über das Hinterrheingebiet und die Mesolcina an die Gotthardlinie angeschlossen werden kann.

Die sogenannte Ostschweiz – mit Ausnahme von Graubünden – ist gewiss im Rahmen der Zusatzbotschaft gut berücksichtigt worden. Was dem Kanton Graubünden zugedacht ist, betrifft aber weitgehend Dinge, die im Rahmen des Investitionsprogrammes der Rhätischen Bahn ohnehin schon zur Hauptsache vom Bund mitfinanziert werden oder die als Selbstver-

ständlichkeit zur Baustellenerschliessung des Gotthardtunnels gehören.

In diesem Zusammenhang muss ich doch auf die Ausführungen von Herrn Kollege Biel von gestern zurückkommen, die meines Erachtens ungeheuer übertrieben waren, indem er es so dargestellt hat, wie wenn man dem Kanton Graubünden was weiss ich für Geschenke machen würde. Bitte schön: Wenn man das Ganze aufrechnet, so sind es in Tat und Wahrheit lediglich 15 Millionen Franken, die man dem Kanton Graubünden zukommen lässt. Das ist der Betrag, den man im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofes Chur zusätzlich gibt.

An die Adresse von Herrn Kollege Titus Giger noch folgendes: Die Baustellenerschliessung in der Surselva ist nichts anderes als ein Nebenbestandteil des Gotthardtunnels. Möchten Sie denn verlangen, dass dieses gesamte Aushubmaterial, das durch die Schächte zutage gefördert wird, über die Strasse weggeführt werden sollte? Das liegt doch heute überhaupt nicht im Interesse der Öffentlichkeit und würde absolut nicht zu dieser Vorlage passen.

Mein Antrag ist offen formuliert. Priorität sollte in diesem Zusammenhang einer Linienführung durch das Bündner Oberland zukommen, von wo aus mehr als ein Anschluss an die Gotthardachse denkbar ist. Die konzeptionelle Einbindung dieser Linie im Tunnelinnern ist ohne Mehrkosten möglich, wie das im Ständerat ausgeführt worden ist.

Eine verbesserte Bahnerschliessung der Surselva mit einer SBB-Linie wird in Zukunft auch deshalb erforderlich und gerechtfertigt sein, weil die Bündner Regierung bereits beschlossen hat, auf eine vorgesehene Schnellstrasse – eine Schnellstrasse, die entlang der berühmten Rheinschlucht geführt hätte – zu verzichten.

Interessierte Kreise drängen aber immer noch auf den Ausbau dieser Strasse. Durch den Verzicht auf diesen Ausbau und damit auf einen Gesamtaufwand von zirka 1 Milliarde Franken wird viel Geld, vor allem für den Bund, eingespart. Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi doch bitten, diesen Gesichtspunkt auch mitzuberücksichtigen. Wenn diese neue Schnellstrasse gebaut werden müsste, so würde das für den Bund Hunderte von Millionen Franken Mitbeteiligung bedeuten. Das ist ein grosser Posten, der hier eingespart werden kann, um so mehr müssen die Möglichkeiten des öffentlichen und umweltgerechten Verkehrs durch diese Tatsache gefördert werden.

Es war ein unbestrittenes Anliegen, dass die Alpenentzweiung so konzipiert wird, dass sich das übrige Eisenbahnnetz möglichst gut einfüge. Nachdem eine Linienführung Nord-Süd durch den Osten unseres Landes – mit dem Ostalpenbahn-Versprechen von 1878 zwar zugesichert, aber nie eingelöst – heute politisch leider wiederum nicht realisierbar ist, meinen wir, dass uns mindestens für die Zukunft noch eine Option offengelassen werden muss. Im Sinne des Baukastensystems muss ein allfälliger Anschluss von Chur aus offenstehen: Was dem einen recht ist, soll auch dem anderen billig sein; was im Einzugsgebiet der Lötschberg-Simplon-Linie im Bundesbeschluss ausdrücklich vorgesehen ist, soll konzeptionell für Graubünden hinsichtlich der Gotthardstrecke auch gewürdigt und anerkannt werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Portmann: Dieser Antrag ist die milde Form für die sachlich begründete Option Graubünden. Es wäre ein unverzeihlicher Fehler, eine Eisenbahn-Alpentransversale durch die Alpen von Norden nach Süden zu konzipieren, ohne eine Vernetzungsmöglichkeit für den wachsenden Transitbedarf Mittel- und Osteuropas zu schaffen. Wenn Graubünden und mit ihm Ständerat und Bundesrat einen verhängnisvollen Fehler bei der Konzeption der Eisenbahntransversale vermeiden wollen, dann machen Sie mit! Sie fallen damit nicht in kleinlichen Regionalismus, wie das gestern Kollege Biel meinte! Sie sorgen dafür, dass die jahrhundertteure Eisenbahn-Alpentransversale auf den Stand der Zeit kommt. Eine hinter den Bedürfnissen der Zeit zurückbleibende Alpenentzweiung wäre kein nationales Werk. Auch eine Eisenbahn-Alpentransversale muss vernetzbar bleiben, so wie das die Strassenstränge über und durch die Alpen sind. Es ist nicht so, wie Kollege Zwygart meinte, dass eine Eisenbahn-Alpentransversale ihren Namen

nur verdienen, wenn sie direkt von einem Nord- zu einem Südpunkt führe. Eine solche Nord-Süd-Achse – ohne Weitblick nach Mittel- und Osteuropa – wäre eine kurzsichtige Lösung. Herr Biel verzeichnete gestern den Willen Graubündens mit Sarkasmus. Graubünden will mit seiner Option, dass der Güterverkehr, der von Mittel- und Osteuropa nach Süden peilt, bzw. dass der Güterverkehr, der vom Süden nach Ost- und Mitteleuropa drängt, auf die Schiene, auf die Alpentransversale, eingeschleust wird. Graubünden will diesen Transitverkehr nicht auf seinen Strassenachsen nach Süden und nach Norden haben, so wie das kein anderer Kanton der Schweiz möchte. Das ist keine Sonderforderung Graubündens, sondern ein nationales Anliegen!

Kollege Bircher hat gestern redlich dargestellt, dass Graubünden die Option auf Vernetzung des Verkehrs auf der Eisenbahn-Alpentransversale von Mittel- und Osteuropa nach Süden und umgekehrt im nationalen Interesse erhebt.

Kollege Biel übersieht die Zusammenhänge, wenn er meint, Graubünden versuche etwas Sachfremdes zu ertrotzen, weil es sonst von der Eisenbahn-Alpentransversale nichts erhalte. O nein! Graubünden erhält etwas, den Tunnelaushub! Graubünden muss mit diesem Schutt fertigwerden, es muss diesen Tunnelabfall 50 Kilometer nach Norden, nach Chur, transportieren, auf dem Trasse der Rhätischen Bahn. Und von Chur aus muss dieser Schutt weiter nach Norden verteilt werden. Aus diesem Grund, wegen dem Umschlag des Tunnel-schuttes auf dem Bahnhof Chur, muss der Bahnhof Chur saniert werden. Das, Kollege Zwygart, ist kein Geschenk! Das sind Erschliessungskosten, das sind keine Zusatzwünsche. Solche Erschliessungskosten würden auch dann anfallen, Herr Scherrer, wenn der Tunnelaushub mit Lastwagen nach Italien verfrachtet würde!

Der einzige Wunsch Graubündens ist, den kommenden Transitverkehr von Mittel- und Osteuropa nach Süden und von Süden nach Mittel- und Osteuropa mit der Eisenbahn-Alpentransversale zu vernetzen. Das kostet 70 Millionen Franken. Herr Bundesrat Ogi hat gestern erklärt, die Option Graubünden mitsamt der Sanierung des Bahnhofes Chur sei sinnvoll und nötig, sie verursache geringe, sofortige Mehrkosten. Die Option Graubünden überladet also nicht, sie ist eine sachgerechte Ergänzung der Eisenbahn-Alpentransversale. Diese Erklärung, die Bundesrat Ogi gestern abgegeben hat, verpflichtet mich, meinen milderer Antrag zugunsten des Antrages Columberg, das heisst zugunsten der ständerätlichen Lösung, zurückzuziehen.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie dem Bundesrat und dem Ständerat zu, nicht der Mehrheit der Kommission!

Bonny: Die freisinnige Fraktion lehnt den Absatz 2 mit wenigen Gegenstimmen, also praktisch einstimmig, ab. Bei Absatz 3 ist sie bereit, der ständerätlichen Version zuzustimmen. Dagegen lehnen wir den Antrag Bundl ab – der Antrag Portmann besteht ja nicht mehr.

Folgendes zur Begründung: Wir haben gestern von Sündenfällen gesprochen. Ich glaube, dass Absatz 2 einer ist. Hier geht man nun eindeutig zu weit, das hat mit der Alpentransversale nichts mehr zu tun. Ich erinnere daran, dass in unserer Kommission auch von bundesrätlicher Seite erklärt wurde – es ging um einen Antrag Columberg –, dass dieser Anschluss im Gotthard-Basistunnel technische Schwierigkeiten bereite. Bei der letzten Beratung wurde nochmals bestätigt, dass es zu einer Verzögerung der Fahrgeschwindigkeit auf der Gotthard-Basislinie käme.

Zu Absatz 3: Wir haben Verständnis dafür, dass die Probleme, die sich beim Bau des Gotthard-Basistunnellinie in diesem engen Tal ergeben werden, möglichst umweltschonend gelöst werden müssen, deshalb stimmen wir dem Absatz 3 zu.

Bei Absatz 2 ist übrigens weiter zu beachten, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Comer See auch ein finanzielles Abenteuer wäre. In der Kommission hat Bundesrat Ogi die möglichen Mehrkosten mit 5 Milliarden Franken beziffert. Das zeigt Ihnen, dass wir hier in eine Richtung gehen würden, die nicht zu verantworten wäre.

Nachdem wir in der freisinnigen Fraktion auch kleine Minderheiten respektieren, darf ich Ihnen vorschlagen, dass Kollege

Bezzola die Fortsetzung übernimmt. Er wird so ziemlich genau das Gegenteil von dem erzählen, was ich gesagt habe.

Bezzola: Ich bitte Sie, der Fassung gemäss Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Vorerst aber einige Worte zu den oft zitierten «Geschenken» an den Kanton Graubünden. Kollege Giger, es geht nicht um die Vergoldung der Hörner unseres Wappentieres, sondern es geht um die Lebensdauer unseres Wappentieres. Kennen Sie die Verhältnisse auf dem Bahnhofareal Chur? Es geht um den Ausbau des Zusammenschlusses der SBB mit den drei RhB-Linien; es geht um die Trennung von Schiene und Strasse; es geht schliesslich um die Einbindung des Knotens Chur in das Gesamtnetz. In bezug auf die Kosten müsste der Bund zusätzlich lediglich den Kantonsanteil übernehmen und nicht 300 Millionen Franken, wie das immer erwähnt wird.

Warum hat der Ausbau der Surselvalinie nichts mit Geschenken zu tun? Die sommer- und wintersichere Erschliessung einer Grossbaustelle, die Versorgung und Entsorgung im Gebirge sind immer mit sehr hohen Kosten verbunden. Der Ausbau der RhB-Linie in die schlecht erschlossene Region Surselva ist deshalb in erster Linie eine Erschliessung der Hauptbaustelle in Rueras.

Nun zu den allfälligen Erweiterungen in die Räume Comer See und Surselva: Es wäre für mich unverständlich, wenn man sich bei diesem Jahrhundertwerk, bei diesem Projekt von europäischer Bedeutung diese möglichen Erweiterungen, die Erschliessung weiterer Regionen unseres Landes, aber auch unseres südlichen Nachbarlands, verbauen würde. Die Voraussetzungen für allfällige spätere Erweiterungen müssen jetzt zusammen mit dem Alpentransit-Projekt geschaffen werden. Mit der Erweiterung in den Raum Comer See könnten nämlich die südlichen Teile des Kantons Graubünden – Bergell, Puschlav und Engadin – sowie in Norditalien die Regionen Chiavenna, Veltlin und Lombardei zusätzlich erschlossen und an das Neat-Netz angeschlossen werden. Selbstverständlich dürfte dieser Anschluss nicht allein auf Kosten unseres Landes gehen.

Ich bitte Sie, auch aus diesen längerfristigen Überlegungen, der Fassung gemäss Ständerat zuzustimmen.

M. Carobbio: L'article 3, alinéa 2, a été voulu par la commission afin qu'une solution au trafic de marchandises, acheminé par le nouveau tunnel ferroviaire du Gothard dans la région de Bellinzzone-Lamone, soit trouvée. En effet, lors de l'examen du projet du Conseil fédéral, il est apparu évident que la ligne ferroviaire Lamone-Chiasso, même améliorée, ne pourra pas à elle seule assurer en même temps le trafic de marchandises de transit, le trafic de voyageurs international et le trafic régional. Il fallait donc envisager deux voies d'accès, l'une vers Chiasso et l'autre vers Luino, cette dernière à réserver essentiellement au trafic de marchandises; telle est l'origine du libellé de l'article en discussion que nous avons approuvé lors de la première lecture du projet. L'option Luino sera à réaliser après études et surtout après des contacts avec l'Italie, elle-même intéressée à une telle solution. Celle-ci, une fois réalisée – et j'espère que ce sera le cas – permettra de relier l'axe du Gothard de la nouvelle transversale alpine avec celui du Loetschberg dans la région de Novare. C'est une option qui, à mon avis, est assez importante et intéressante, et même indispensable pour le projet de nouvelles transversales alpines. Mais depuis nos délibérations, l'article en discussion a été chargé d'autres options, avant tout par le Conseil des Etats avec celle de Surselva et celle du lac de Côme, des options de nature complètement différentes de celle de Luino. Comme si cela ne suffisait pas, nous sommes en présence aujourd'hui d'autres propositions qui, en partie, tendent à compliquer le problème et surtout risquent de donner l'impression que l'on veut charger trop le bateau.

Quant à la proposition Giger qui pratiquement demande de revenir à la proposition initiale du Conseil fédéral, elle va dans le sens de ne plus maintenir l'option vers Luino. Le groupe socialiste et moi-même personnellement comme tessinois vous demandons fermement de maintenir cette option et de repousser la proposition Giger. Son acceptation aurait comme résultat

tat d'amputer le projet de nouvelles transversales alpines d'une option fondamentale pour l'accès au tunnel que l'on prévoit de construire. Renoncer à l'option de Luino reviendrait à créer à Bellinzzone et dans le sud du Tessin des situations insoutenables, vu que tout le trafic devra être acheminé vers Lugano-Chiasso. Le résultat serait une solution incomplète et lacunaire, et une pénalisation du trafic régional qui devrait emprunter la route, hypothèse à mon avis incompatible avec le but même de l'oeuvre sur laquelle nous sommes en train de nous déterminer, tel que précisé à l'article premier.

Enfin, j'ajouterai que notre groupe partage l'avis de renoncer à l'option du lac de Côme qui ne fait que charger inutilement le projet et qui introduit de toute façon des variantes en contradiction avec les priorités, à savoir celles d'assurer des voies d'accès sûres, réalistes et réalisables au tunnel du Gothard. Quant à l'option Surselva, nous pouvons l'admettre dans la mesure où elle laisse la possibilité aux Grisons d'avoir une future liaison avec l'axe du Gothard, donc dans la mesure où elle ne constitue pas pour le moment une surcharge du projet global.

Entre les diverses variantes en discussion – celle du Conseil des Etats, celle de M. Columberg et celle de M. Bundi – le groupe socialiste donne sa préférence à la dernière parce qu'il la considère comme la plus souple.

En conclusion, je vous invite donc à vous en tenir à notre première décision, c'est-à-dire à maintenir l'option de Luino, et tout au plus à admettre une option qui concerne le canton des Grisons dans la variante proposée par M. Bundi.

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 3, alinéa 2, il s'agit de savoir quelle option nous voulons introduire pour le Gothard. Le Conseil national avait laissé ouverte l'option Luino, pour les raisons suivantes: si le trafic marchandises et voyageurs augmente considérablement, il faudra éventuellement, plus tard, scinder l'issue vers Milan entre Chiasso, d'une part, et Luino, d'autre part. Cette option a été retenue pour répondre aux besoins du trafic Nord-Sud et rien d'autre.

Le Conseil des Etats a ajouté deux options supplémentaires que la majorité de la commission considère comme n'ayant aucun rapport direct avec le transit alpin. Il s'agit des deux options de la Surselva – c'est-à-dire l'issue vers le canton des Grisons. Pour cela, il y aurait lieu d'élargir le tunnel du Saint-Gothard sur une distance d'environ 500 mètres, pour un coût d'environ 70 millions. On revient ici avec l'idée du mini-Y qui coûterait bien davantage. La commission, par 20 voix contre 6, vous invite à rejeter cette extension vers les Grisons prévue par le Conseil des Etats.

La proposition de la Chambre haute va encore plus loin. En effet, elle veut ouvrir l'option du lac de Côme. Au début, je croyais qu'il s'agissait de la ville de Côme, qui vient tout de suite après Chiasso. Cependant, un examen de la carte permet de savoir quelle serait l'option du lac de Côme, qui ouvrirait une issue supplémentaire vers le sud, à travers le lac de Côme. Les coûts d'une telle réalisation se monteraient à plusieurs milliards, et nous estimons que cette option n'a rien à faire avec le transit alpin. C'est également la raison pour laquelle nous vous prions de la rejeter et de suivre exclusivement la version adoptée par le Conseil national.

En outre, nous n'acceptons pas la proposition de M. Giger qui veut même biffer la possibilité d'une issue supplémentaire vers Luino, comme nous vous demandons de refuser celle de M. Columberg.

Quant à la suggestion de M. Bundi, elle concerne aussi l'issue vers le canton des Grisons, vers Coire et la Surselva, et, en plus vers la Mesolcina. Regardez également la carte; quel est le sens d'une option supplémentaire vers la Mesolcina, alors que l'issue sud est prévue vers Bellinzzone? Nous vous demandons donc de la rejeter.

Schüle, Berichterstatter: In dieser Bündner Parade, begleitet von einem St. Galler Orchester, haben Sie den ganzen Bündner Forderungskatalog präsentiert erhalten. Herr Columberg hat alle Wünsche aufgezählt, die bereits früher gestellt und zum Teil versprochen worden sind, vom Splügen über die Tödi-Greina-Bahn bis zum Panixer Durchstich.

Herr Bundi hat die Frage aufgeworfen: Was erhält der Kanton Graubünden überhaupt?

Ich möchte vorweg erwähnen, dass die Kommission und der Ständerat zu diesem grosszügigen Ausbau des Bahnhofs Chur im Umfang von 315 Millionen Franken ja sagen und dass die Kommissionsmehrheit mit 24 zu 2 Stimmen, auch ja sagt zum Ausbau der Rhätischen Bahn in der Surselva, gemäss Absatz 3 dieses Artikels, verbunden mit Kosten von 100 bis 110 Millionen Franken.

Herr Columberg fordert in seinem Antrag übereinstimmend mit dem Ständerat und mit den Kollegen Bundi und Portmann einen Anschluss an den Gotthard, Herr Columberg ein Mini-Ypsilon, Herr Bundi einen Anschluss aus dem Raum Chur über Surselva oder, was neu ist, über die Mesolcina. Schauen Sie sich das auf der Karte an, und Sie sehen, welche neuen Fragen diese Variante aufwirft. Alle diese Anträge beinhalten die Forderung nach neuen Zusagen, den Kanton Graubünden später einmal direkt an die Nord-Süd-Verbindung anschliessen zu wollen, obwohl die Kommission die Ypsilon-Idee aus verkehrspolitischen, aber auch aus bautechnischen Gründen klar verworfen hat. Solche neuen Zusagen wären gefährlich; sie sind vor allem auch teuer, weil bereits gewisse Vorinvestitionen getätigt werden müssten, die wahrscheinlich überhaupt nie zum Tragen kommen.

Herr Giger hat mit seinem Antrag *tabula rasa* gemacht: Absatz 2 sei zu streichen, das Fuder sei überladen. Die Kommissionsmehrheit möchte nicht so weit gehen und die Formulierung, wie wir sie im März beschlossen haben, aufrechterhalten. Der Unterschied zwischen dem Streichungsantrag Giger und der Fassung der Kommissionsmehrheit beinhaltet die Option Luino. Diese ist Teil des Alpentransit-Projektes; sie ist klar nötig, weil wir nicht wissen, wie der Verkehr auf der Gotthardlinie langfristig auf der italienischen Seite abgenommen wird, ob aller Verkehr über Chiasso gehen wird oder ob ein Teil über Luino abgenommen werden kann. Darum müssen wir diese Option offenhalten.

Wir sagen aber nein zu den zusätzlichen Optionen Graubünden gemäss Ständeratsbeschluss, die einmal eine Erweiterung Richtung Surselva beinhalten; das bedeutet, dass man konzeptionell ja sagen müsste zu dieser späteren Erweiterung im Sinne eines Mini-Ypsilons; man müsste im Tunnelinnern eine Ausbuchtung über 500 Metern Länge vornehmen, was 70 Millionen Franken kosten würde. Es beinhaltet vor allem in irgendeiner Form ein neues Ostalpenbahn-Versprechen.

Die andere Option scheint noch fragwürdiger: die Option Comer See. Man müsste mit einem 15 Kilometer langen Tunnel eine Verbindung zwischen Bellinzzone und dem Comer See schaffen; danach müsste man den Comer See über- oder unterqueren, weil die Bahnlinie auf der Ostseite des Sees verläuft. Es kann unschwer abgeschätzt werden, wie das der Bundesrat getan hat, dass damit Investitionen von 5 oder mehr Milliarden Franken verursacht würden. Es wird zwar gesagt, es sei zurzeit nur eine Studie in Auftrag zu geben. Bedenken Sie aber: Dieser Absatz verlangt in der Version Ständerat, die neue Gotthardlinie sei so zu konzipieren, dass diese Erweiterungen sichergestellt werden. Das bedeutet, dass man bei der Konzeption der neuen Linie allenfalls mit konkreten Forderungen konfrontiert wird, dass also die Linienführung mit Blick auf diese künftigen Optionen anzupassen wäre. Die Kommissionsmehrheit will davon Abstand nehmen; sie will jetzt keine neuen, problematischen Versprechen abgeben und beantragt mit 20 zu 6 Stimmen, am Beschluss, welcher in der Frühjahrs-session getroffen worden ist, festzuhalten.

Mit 24 zu 2 Stimmen wird hingegen Artikel 3 Absatz 3 (neu) von der Kommissionsmehrheit gutgeheissen: darin geht es um die Baustellenschliessung mittels einer Bahn. Die Rhätische Bahn wird in der Surselva entsprechend auszubauen sein. Wir rechnen mit Investitionen von 100 bis 110 Millionen Franken. Das ist ein berechtigtes Anliegen, das wir gegenüber dem Kanton Graubünden erfüllen wollen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat hat im Ständerat dem Artikel 3 Absatz 2 in der Fassung des Ständerates zugestimmt. Weshalb?

1. Artikel 3 Absatz 2 bringt mit der Variante Luino das Bauka-

stensystem zum Ausdruck, d. h. Erweiterungen sind dann möglich, wenn ein ausgewiesener Bedarf vorhanden ist. Wir wollen damit die Zukunft nicht verbauen. Wir wollen das Werk so konzipieren, dass mit diesem Baukastensystem zu einem späteren Zeitpunkt die nötigen Kapazitäten, die möglicherweise auf uns zukommen, aufgefangen werden können.

2. Die Erweiterung in Richtung Surselva bedeutet eine nur lokal begrenzte Ausbuchtung im Basistunnel Gotthard; dies im Hinblick auf eine später denkbare Abzweigung einer neuen Bahn in Richtung Graubünden. Die Ausbuchtung wird einige hundert Meter lang und könnte als Betriebsbahnhof, als Werkstatt oder für ähnliche Zwecke genutzt werden. Aufgrund der Berechnungen sind die Kosten hierfür mit 70 Millionen Franken zu budgetieren.

Die Erweiterung in Richtung Comer See will nördlich Bellinzona mögliche Abzweigungen offenlassen. Es sind aber auf absehbare Zeit keine zusätzlichen Baumassnahmen, höchstens aktualisierte Studien über Machbarkeit und Zweckmässigkeit, also unter Einbezug der Kantone Tessin und Graubünden mit Italien, vorgesehen. Das ist in diesem Artikel 3 Absatz 2 vorgesehen.

Nachdem nun vier Bündner Ratsmitglieder gesprochen haben, möchte ich diese Bündner bitten, der Version des Ständerates zu folgen, sie zu unterstützen, aber das Fuder hier nicht weiter zu überladen.

Nachdem ich Ihnen zugehört habe, komme ich zum Schluss, dass diejenigen, die die Bahn bekommen, sie nicht wollen, und diejenigen, die die Bahn nicht bekommen, sie haben wollen. Aber wenn sie die Bahn nicht bekommen, wollen sie dann auch noch entschädigt werden.

Wir erfüllen die Option Graubünden. Wir erfüllen das Ostalpenbahn-Versprechen von 1878. Ich werde hier nicht rot. Denn was bieten wir dem Kanton Graubünden? Ich glaube, es ist notwendig, dass ich diese Kompensation mit Substanz – wie sie Herr Columberg gefordert hat – zuhanden des Protokolls einmal aufzeige.

Die Baustellenerschliessung in der Surselva kostet rund 102 Millionen Franken. Die Ausbuchtung im Tunnel kostet etwas; Herr Schmidhalter hat von 30 Millionen Franken gesprochen; er sagt jetzt zwar nein. Gestützt auf das Büro Amberg haben wir errechnet, dass diese Ausbuchtung etwa 70 Millionen Franken kosten würde. Dann kommt der Bahnhof Chur dazu. Da gibt es zwei Ausbauplätze: eine Variante für 197 Millionen Franken oder diejenige für 312 Millionen Franken. Man darf auch die Vereina nicht ganz vergessen; sie kostet 850 Millionen Franken. Ich weiss, wir dürfen sie dem Kanton Graubünden nicht anlasten, aber nachdem doch sehr lang und sehr umfassend über diese Vereinabahn diskutiert wurde, muss ich es hier doch sagen.

Zusätzlich kommen im Rahmen des achten, neunten und zehnten Rahmenkredits für die Privatbahnen noch rund 1,1 Milliarden Franken an Bundesmitteln dazu. Ich hoffe, die Bündner sind in der Lage, diese Mittel dann auch günstig und geschickt zu verwenden. Es kommt dazu, dass wir versprochen haben, auch die Fragen des Hauptstrassennetzes anzuschauen. Aber hier sage ich mit Blick auf die Dezembersession: Die Mittel diktiert dann unsere Möglichkeiten.

In bezug auf den Bauabfall, den Herr Portmann erwähnt hat, möchte ich doch sagen, dass man nicht übertreiben sollte. Wir rechnen damit – zum heutigen Zeitpunkt beurteilt –, dass man in etwa mit vier Zügen rechnen muss, welche die Baustelle bedienen, zwei fahren hinunter und zwei hinauf. Es ist nicht so, dass mit einer Grossbaustelle zu rechnen ist wie 1878 am Gotthard oder 1907 am Lötschberg, wo 3000 bis 5000 Leute angestellt wurden, um diese Tunnels zu bauen. Wir rechnen mit zirka 300 Leuten pro Baustelle.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Bundi/Ammann abzulehnen. Die Variante über das Misox ist auch sachlich nicht zu vertreten. Eine Verbindung Chur–Misox–Bellinzona hat mit dem Gotthard nichts zu tun. Das wäre eine eigene Variante, die nicht zur Diskussion steht. Wollte man daran festhalten, müsste man praktisch eine Option Splügen hier und heute beschliessen. Das würde den Rahmen dieser Vorlage eindeutig sprengen. Ich bitte Sie, den Antrag Bundi/Ammann abzulehnen und dem Ständerat zu folgen.

Herr Giger, wir haben ein klares Konzept; Sie wollen es einfach nicht sehen:

1. Gotthard; leider für Sie nicht Splügen;
2. Lötschberg;
3. Anschluss der Westschweiz an das TGV-Netz mit den beiden Eingangspforten Basel und Genf;
4. Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie.

Das ist ein klares Konzept. Die Versprechen wurden eingehalten. Die Ostschweizer Regierungen sind einverstanden.

Herr Giger, Ihre Ausführungen waren das Rückzugsgefecht eines Enttäuschten. Ich habe Verständnis für Sie. Sie haben den Splügen nicht durchgebracht; deshalb sind Sie jetzt auch enttäuscht. Ich kann mit Ihnen fühlen. Ich bin Ihnen nicht böse. Wenn Sie sagen: «Milliarden sparen, Splügen fahren», dann vergessen Sie all die Zufahrten, die für dieses Splügenprojekt notwendig wären. Aber wir wollen jetzt nicht wieder eine neue Splügendiskussion entfachen. Der Splügen konnte aus jenen Gründen nicht berücksichtigt werden, die ich Ihnen erklärt habe.

Ich bitte Sie, in Artikel 3 Absatz 2 dem Ständerat zu folgen.

Präsident: Der Antrag der Minderheit (Ammann) wurde zugunsten des Antrags Bundi zurückgezogen; auch der Antrag Portmann wurde zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Columberg	78 Stimmen
Für den Antrag Bundi/ Antrag der Minderheit	59 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	117 Stimmen
Für den Antrag Columberg	32 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	111 Stimmen
Für den Antrag Giger	28 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Sauf erreur de ma part, l'alinéa 3 de l'article 3 devient sans objet, étant donné que nous avons maintenu l'alinéa 2 dans la version du Conseil national. Je pense donc que nous pourrions éviter un vote sur ce point. – Selon le président de la commission, nous devons maintenant le vote sur cet objet.

Lorsque la commission a examiné cet alinéa 3 qui prévoit que «Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci», nous avons tout d'abord demandé quel serait le coût de ces chantiers. On nous a alors informés qu'il serait de 110 millions de francs. Nous avons posé une question supplémentaire, c'est-à-dire celle de savoir quel serait le trafic pouvant être absorbé par la modification de cette partie du réseau ferroviaire. On nous a tout aussi bien répondu qu'il s'agissait de deux trains supplémentaires par jour. Si nous faisons un rapide calcul, nous constatons que 110 millions de francs représentent au bas mot 5,5 millions d'intérêts par année soit, pour un temps de travail de 220 jours, un montant de 25 000 francs par jour. Il s'agit peut-être là d'un calcul d'épicière, mais il nous prouve que cet article n'a rien à faire dans cette loi.

En effet, nous avons pris l'habitude, depuis quelques années, d'acheter des Rolls Royce pour transporter du gravier, mais dans le cas présent, la décision de la commission doit être combattue, et c'est la raison pour laquelle je vous demande de vous rallier à la minorité de la commission et de biffer l'alinéa 3 de l'article 3.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag Friderici abzulehnen. In der Surselva braucht es einen sogenannten Bauschacht. Dieser Bauschacht ist für den Bau des Gotthard-Basistunnels notwendig. Es ist richtig, dass der Abtrans-

port dieses Aushubmaterials über die Bahn erfolgt und nicht über die Strasse. Dieses Aushubmaterial wird – wie Herr Friderici richtig gesagt hat – aufgrund der heutigen Berechnungen etwa zwei Züge in jeder Richtung umfassen. Aber trotzdem sind Anpassungen an der Linie der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn notwendig. Wir sollten aus Umweltschutzgründen verhindern, dass dieser Transport über die heute schlechte Strasse der Surselva erfolgt.

Ich bitte Sie deshalb, nachdem auch Ihre Kommissionmehrheit dem Beschluss des Ständerats zugestimmt hat, ihren Antrag hier zu unterstützen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission und des Bundesrates zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	16 Stimmen

Art. 4 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Günter

Abs. 1

Streichen

Antrag Fischer-Seengen

Abs. 1 erster Satz

Festhalten

Art. 4 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Günter

Al. 1

Biffer

Proposition Fischer-Seengen

Al. 1 première phrase

Maintenir

Günter: Mein Antrag beinhaltet die Streichung des Lötschberg-Basistunnels. Dadurch, dass in diesem Artikel 4 Absatz 1 eine Differenz zum Ständerat besteht, wird mir die Möglichkeit, Streichung zu beantragen, noch einmal geboten.

Ich kämpfe hier – das möchte ich ganz klar betonen – für eine Neat. Ich bin der Überzeugung, dass nur ein abgemagertes Projekt mit der Konzentration auf das Wesentliche und mit verantwortbaren Kosten rechtzeitig realisiert werden kann. Die Diskussion, die inzwischen gelaufen ist, hat etwas gezeigt: Leute aus Umweltkreisen wie der VCS, die für beide Basistunnel, Gotthard und Lötschberg, eingetreten sind, haben dies nicht zuletzt aus der Überzeugung heraus getan, dass die Verteilung der Immissionen diese erträglicher mache. Das ist eine Fehlüberlegung. Bundesrat Ogi hat das vorhin bei Artikel 2bis wunderschön gesagt, so dass ich auf weitere Ausführungen verzichten kann.

Es ist ganz klar, die Bahn hat als Immission nur den Lärm. Entscheidend ist, wenn Sie an einer Bahnlinie wohnen, ob nachts die Züge fahren. Ob dann alle fünf Minuten ein Zug vorbeifährt oder alle zwei Minuten, das spielt dann keine grosse Rolle mehr. Wenn Sie aber zwei Linien anstatt eine haben, reicht das Geld nicht mehr, um genügend Lärmschutzmassnahmen zu treffen, wie Herr Bundesrat Ogi bei Artikel 2bis treffend gesagt hat, als er diesen bekämpft hat. Er hat gesagt, dies koste zuviel, alle Siedlungen könnten nicht geschützt werden. Bleibt man bei zwei Linien, dann reicht das Geld nicht mehr, um alle Orte zu umfahren und die Leute zu schützen. Wir aber wollen ja auch noch Leute schützen. Bei der Bahn geht es vor allem um die Lärmschutzmassnahmen, die teuer sind. Es ist also im Interesse des Umweltschutzes, nur eine Bahnlinie zu machen, einen Kanal durch die Schweiz, und diesen möglichst gut zu schützen.

Man kann ein Projekt – das ist der zweite Grund, der neu entstanden ist – auch «killen», indem man es überlädt. Es gibt Leute, die das schon mit recht grossem Erfolg beim Projekt «Bahn 2000» gemacht haben, das jetzt deshalb nicht recht funktioniert. Nach ähnlichem Strickmuster wurde bei der Neat vorgegangen. Wenn man schaut, wer beim Aufladen im Ständerat und auch hier mit dabei ist, so sind das nicht alle Leute, die uns bisher bei der Förderung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs unterstützt haben.

Wir vom Landesring haben ein gutes Gewissen. Wir haben unter unsäglicher Mühe für eine Initiative Unterschriften gesammelt, die genau die Unterstützung der Bahnen zum Ziel hatte. Man kann auch gegen ein Projekt sein und es zu Fall bringen, indem man zuviel verlangt. Das macht sich gut, man ist dann dafür gewesen, und am Schluss scheitert das Ganze. Wir haben heute drei Gruppen, die gegen die Neat sind: Diejenigen, die gar nichts wollen, die Autofreaks, die Herren da hinten von der Autopartei, die jetzt wieder nicht da sind; die Grünen, die aus euroverkehrspolitischen Überlegungen dagegen sein werden; schliesslich diejenigen Leute, wie sie in unserer Gruppe zu finden sind, die vor allem aus finanzpolitischen Gründen dagegen sein werden. Wir werden diese Finanzlast nicht tragen können. Im Endeffekt führt es dazu, dass die Bahn kaputtgeht, wenn wir sie überschulden und überlasten.

Ich habe manchmal das Gefühl, der Nationalrat tage tatsächlich nur noch bis im Herbst, und dann gebe es ihn nicht mehr. Warum muss eigentlich alles jetzt entschieden sein? Man hat offenbar den Eindruck, dass man mit einem Projekt, das jedem etwas gibt, beim Volk besser durchkommt. Wir haben das beim Finanzpaket auch so gemacht: Am Schluss waren alle dafür, und dann ist es schiefgegangen! Diese Multipacks sind nicht mehr gefragt, sie sind gar nicht besonders günstig für Volksabstimmungen. Was jetzt gefragt ist, sind klare Projekte, wo jeder im Volk sich entscheiden kann: Bin ich dafür, oder bin ich dagegen? Das klare Projekt heisst hier eine Nord-Süd-Linie, und zwar möglichst rasch.

Herr Bundesrat Ogi hat bei seiner Eröffnungsrede gesagt: Wir gehen an beide Tunnel mit voller Kraft! Nein, wir gehen eben nur mit halber Kraft, weil jeder dieser Tunnel die Hälfte absorbiert – die volle Kraft bedeutet: einen Tunnel planen und vollenden. Wenn der erste Tunnel fertig ist und es sich herausstellt, dass es einen zweiten braucht, werden wir die ersten sein, die mithelfen, diesen zweiten Tunnel zu planen. Und wenn die Ostschweiz angeschlossen sein muss, dann machen wir das später auch, denn wir wollen die Bahn fördern.

Aber wir müssen doch jetzt nicht alles miteinander beschliessen und dadurch das Ganze gefährden! Die Konzentration auf das Wesentliche ist gefragt. Daher erlaube ich mir als Berner, und gerade als Berner, Ihnen die Streichung des Lötschberg-Basistunnels zu beantragen. Ich stehe damit in krassem Gegensatz zu den anderen Regionalpolitikern, die alle ihre eigene Bahn noch an das Neat-Netz anschliessen wollen. Ich sage Ihnen offen, ich weiss nicht, ob ein Tunnel zum wirtschaftlichen Vorteil oder Nachteil des Kantons Bern ist. Ich habe nie ganz begriffen, worin der wirtschaftliche Vorteil für einen Kanton besteht, wenn Tag und Nacht Güterzüge durch sein Gebiet fahren. Aber ich nehme an, die Bauunternehmer würden daran verdienen, und das ist wohl auch der Grund, warum sich hier im Rat so viele Leute so vehement für ihre Regionen einsetzen.

Das Ganze der Idee geht vor: Wir brauchen diese Bahnlinie, wir brauchen die Neat, und sie darf nicht scheitern, das heisst: Konzentration auf das Wesentliche. Ich ersuche Sie nun, das Projekt zu redimensionieren, indem wir hier Artikel 4 Absatz 1 streichen.

Fischer-Seengen: Der Ständerat hat mit dem grossen Hammer die Sargnägel in das Neat-Konzept eingeschlagen. Unsere Aufgabe ist es – und wir sind daran, diese Aufgabe mit einigem Erfolg wahrzunehmen –, einige dieser Sargnägel wieder zu entfernen und das Neat-Konzept überlebensfähig zu machen.

Ich stelle Ihnen in diesem Sinne den Antrag, die Verlängerung des Projektierungsraumes nach Mundbach aus dem Konzept zu streichen. Die Kommission hat diesen Antrag allerdings mit

8 zu 14 Stimmen abgelehnt. Es stellte sich deshalb die Frage: Warum wurde kein Minderheitsantrag gestellt, nachdem diese Minderheit doch aus ansehnlichen acht Mitgliedern bestand? Der Grund liegt wahrscheinlich darin, dass diese Entscheide erst zu später Abendstunde gefällt wurden und es deshalb unerlassen wurde, diese Minderheit noch zusammenzufassen.

Der Bundesrat rechtfertigt das Netzkonzept mit dem Hauptantrag Gotthard und den Nebenentscheiden Lötschberg, Simplan usw. vor allem damit, dass der Lötschberg als erster Basistunnel rund zehn Jahre vor dem Gotthard seine Transitfunktion übernehmen könne. Der Bundesrat hat deshalb richtigerweise die distanzmässig kürzeste und am schnellsten realisierbare Variante gewählt – einen 28 Kilometer langen Tunnel –, die es ihm auch ermöglicht, die Kosten im Griff zu behalten. Der Nationalrat ist in erster Lesung dem Entwurf des Bundesrats gefolgt und hat für diese vernünftige Lösung gestimmt.

Der Ständerat hat demgegenüber im Rahmen seines Wunschkonzertes dem Kanton Wallis nachgegeben und die Ausdehnung des Planungsraumes bis nach Mundbach beschlossen. Die Ausdehnung Frutigen–Mundbach hat zur Folge, dass die ganze Linie nun statt 28 Kilometer 44 Kilometer lang wird – das heisst, fast so lang wie der Gotthard – und dass die Kosten erheblich ansteigen werden – man spricht von 300 Millionen Franken, was wahrscheinlich zu wenig ist. Die Vorteile in zeitlicher Hinsicht sind aber dahin: Der Lötschberg lässt sich aus dieser Sicht, nämlich wegen des zeitlichen Vorteils, nicht mehr rechtfertigen.

Nun wird das Argument der Flexibilität entgegengehalten, es bestehe ja nur die Möglichkeit, bis nach Mundbach zu gehen. Wenn Mundbach in diesem Beschluss drinsteht, dann ist das ein Versprechen an den Kanton Wallis, und das wird auch als Versprechen ausgelegt.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Druck nicht nachzugeben, das Fuder nicht zu überladen und am vernünftigen Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Sollten Sie meinem Antrag nicht zustimmen können, so bitte ich Sie – da ich der Meinung bin, der Lötschberg habe keinen Sinn mehr –, dem Antrag Günter zuzustimmen.

Bonny: Ich möchte mich kurz zum Antrag von Kollege Günter äussern; ich muss diesen Antrag als unseriös bezeichnen. Ich verweise auf den ausgeteilten Antragszettel und bitte Sie zu beachten, dass er nur die Streichung von Artikel 4 Absatz 1 beantragt. Ich finde, es ist ein Witz – und ein schlechter dazu –, dass dann offenbar die Absätze 2 bis 5, die sich alle auf den Lötschberg beziehen, einfach stehengelassen werden. Ich glaube, Herr Günter, das war doch ein Schnellschuss, den Sie da losgelassen haben, der zu wenig durchdacht ist.

Die Attacke, das hat man seinen Ausführungen entnehmen können, gilt natürlich dem Lötschberg an sich. Es ist jedoch aus staatspolitischer Sicht – ich rede wie Sie, Herr Günter, nicht von der ökonomischen Seite – nicht zu verantworten, wenn wir eine Lösung wählen, welche die Westschweiz und den Brückenkanton Bern einfach auf der Seite lässt. Dieses Gleichgewicht darf nicht gestört werden.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag von Herrn Günter, der wie gesagt auch formell unmöglich ist, abzulehnen.

Zur Frage der Linie nach Mundbach: Dazu haben wir in der Fraktion mehrheitlich Zustimmung beschlossen. Die Gründe dafür wird Ihnen Herr Müller-Meilen bekanntgeben, der den entsprechenden Antrag bereits bei der ersten Beratung in unserem Rate eingereicht hat.

Müller-Meilen: Eine Mehrheit der FDP-Fraktion schliesst sich der vorberatenden Kommission an und lehnt den Antrag Fischer-Seengen ab. Bereits in der letzten Debatte des Nationalrates wurde ja darüber lange diskutiert. Wir haben an allen drei anderen Portalen der zwei Basistunnels den Planungsraum erweitert. Es ist sicher sinnvoll, dies auch hier zu tun. Was den Bernern, den Urnern, den Tessinern recht ist, sollte sogar auch den Wallisern billig sein.

Der Ständerat hat übrigens noch einen zweiten Satz beigefügt, den ich sinnvoll finde: Damit werden neben der Umweltverträglichkeit auch die technische Machbarkeit, die Bauzeit und

der Bau- und Betriebskostenvergleich ausdrücklich als Kriterien für den Entscheid über die Linienführung genannt.

Ich will hier nicht alle Argumente wiederholen, nur das eine: Der zeitliche Vorteil geht mit der Erweiterung der Option nicht verloren; sogar wenn sich die vorberatenden Instanzen nachher für Mundbach entscheiden würden, wäre die Verlängerung ein Jahr bei einer Bauzeit von sieben bis zwölf Jahren.

Nach einer langen Diskussion hat der Nationalrat das letzte Mal mit 9 Stimmen Mehrheit, knapp, gegen die Erweiterung des Planungsraumes gestimmt, der Ständerat hingegen mit 24 zu 4 Stimmen für die Erweiterung. Es ist zweifellos sinnvoll, auch beim Südportal des Lötschbergtunnels die beste Lösung zu suchen. Wenn nachher bedeutende Mehrkosten im Norden und im Süden entstehen, ist ja im Rahmen der Finanzierung ein neuer Beschluss der Räte nötig. Die Walliser Behörden – das muss man hier doch auch anerkennen – haben ihre Wünsche gewaltig verringert. Heute akzeptieren sie, dass nur der Planungsraum erweitert wird. Die Zustimmung zu dieser Erweiterung des Planungsraumes vermeidet zweifellos eine heftige regionale Opposition, die einer Behinderung und Verzögerung gleichkäme. Bei einem Abstimmungsergebnis von 24 zu 4 Stimmen im Ständerat würde die Zustimmung zum Antrag Fischer-Seengen zweifellos nur zu einer Verlängerung des Differenzbereinigungsverfahrens führen. Dies sollten wir unbedingt vermeiden.

Wir sollten dem Antrag der Kommission zustimmen – der eine Erweiterung des Planungsraumes, aber nicht mehr bringt – und die Anträge Fischer-Seengen und Günter ablehnen.

Seller Hanspeter: Die Neat-Diskussion erinnert mich an die Situation einer Touristengruppe auf dem Aletschgletscher, die im Nebel ohne Kompass den Ausstieg bzw. das Ziel sucht. Sie kommt nicht oder nur mühsam vom Fleck. Sie tritt stellenweise an Ort. Mit dem Antrag von Kollege Günter sind wir beinahe wieder an den Ausgangspunkt zurückgekehrt, wie es eben solchen Touristen ergehen kann. Abgesehen davon, dass diese Arbeitsweise nicht sehr effizient ist – die Parlamentsreform lässt grüssen –, wecken wir beim Volk einen zwiespältigen Eindruck, wenn wir einen vom National- und vom Ständerat getroffenen Grundsatzentscheid heute wieder über Bord werfen.

Ich äussere mich speziell zum Antrag von Kollege Günter. Er will auf die Lötschberg-Variante wieder verzichten. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diesen Antrag abzulehnen, und begründe das wie folgt:

1. Man würde mit einer Zustimmung zum Antrag Günter unser Grundsatzkonzept wieder vollkommen durchbrechen. Man würde den Transitverkehr voll auf die Gotthardachse verlagern. Das hätte zur Folge, dass die Zufahrtsstrecken in den vorgelagerten Gebieten, in dichtbesiedelten Gebieten intensiviert werden müssten. Im Endeffekt – so schätze ich – würde das Projekt dann kaum viel billiger zu stehen kommen als heute. Das Argument der Verbilligung sticht also nur ganz bedingt. Vor allem Uri und Tessin müssten das nach dem Grundsatz ausbaden: «Neat wir alle wollen, aber die anderen sollen.»

2. Die Qualität des Angebotes würde eindeutig sinken. Der Lötschberg könnte ungefähr zehn Jahre früher fertiggestellt sein. Ein Nichtbauen des Lötschberg-Basistunnels würde bedeuten, dass wir zehn Jahre später Schienenkapazität im Gütertransitverkehr anbieten könnten, dass wir zehn Jahre später eine Verkürzung der Reisezeit von Grenze zu Grenze um rund 40 Prozent realisieren könnten und dass wir zehn Jahre später eine echte Alternative zum Reisen auf der Autobahn ermöglichen würden. Die Folgen: Das Mehrtransitaufkommen würde bis etwa ins Jahr 2010 komplett zu Lasten der Strasse, wohl vor allem der Gotthardroute, gehen; der Druck auf die Schweiz nähme eindeutig zu, die Zweifel in Europa würden steigen, ob es uns mit der Bereitschaft wirklich ernst ist, einen Beitrag zur Lösung des europäischen Transitverkehrsproblems zu leisten.

Wenn wir vor dem Volk und vor Europa glaubwürdig bleiben wollen, dann müssen wir den Antrag des Kollegen Günter ablehnen. Ich erinnere Sie daran, dass diese Bauvorhaben ein Bauwerk nicht für heute, nicht für morgen, sondern für übermorgen sind. Seien wir doch ein wenig weitblickend!

Schmidhalter: Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion zu den Anträgen Günter und Fischer-Seengen zu Artikel 4 Absatz 1.

Mit dem Antrag, den Planungskorridor bis Mundbach zu öffnen, wird das Neat-Füder, Herr Fischer, nicht zusätzlich geladen. Wir wollen kein Geld; wir wollen nur, dass auch eine umweltfreundliche Lösung studiert werden kann. Und wer in diesem Saal würde dies heute verneinen? Wir wollen, dass alle vier Regionen der Tunnelportale – im Kanton Tessin, in Uri, im Berner Oberland und im Wallis – gleichbehandelt werden.

Der Anschluss der neuen Lötschberglinie im Rhonetal ist eisenbahntechnisch ein bedeutend schwierigeres Problem als alle anderen Tunnelausgänge, die wir zu diskutieren haben. Im Rhonetal muss die neue doppelspurige Linie in Richtung Italien und in Richtung Westschweiz, und das noch mit dem Autoverlad, angebunden werden. Zusätzlich entsteht eine Ueberlagerung mit der bestehenden internationalen Simplonlinie. Der Kanton Wallis hat daher vor der Kommission das bestmögliche Projekt vorgeschlagen und vertreten. Die beste Lösung ist der Feind der guten Lösung, und der Kanton Wallis war einsichtig genug und hat diese Variante selber aufgegeben.

Die Mundbach-Variante und damit das Safradorf Mund haben einen europäischen Bekanntheitsgrad erhalten. Der Nationalrat hat den Planungsraum auf der Seite Berner Oberland bis Heustrich ausgeweitet. Auf der Seite Wallis wurde keine zusätzliche Ausweitung beschlossen. Der Nationalrat war aber einverstanden, dass die Strecke Kandergrund–Frutigen als durchgehender Vortunnel verlängert wird. Auf der Seite Wallis war man mit einer Verlängerung von zirka zwei Kilometern nach Raron einverstanden. Die Mehrkosten wurden berechnet und mit 50 Millionen Franken auf der Projektseite und 750 Millionen Franken als Reserve für Bauarbeiten beschlossen. Der Basistunnel ist damit neu definiert: Frutigen bis zum Raum Raron/Steg/Gampel. Der Mundbach-Variante liegen der Basistunnel Frutigen–Raron zugrunde und zusätzlich eine Antenne von 8 Kilometern für den Transitverkehr direkt nach Italien und damit eine Umfahrung von Visp. Mein Antrag für die Mundbach-Variante wurde knapp abgelehnt. Auch der Antrag «3M» (Müller-Meilen/Mundbach) wurde abgelehnt.

Der Ständerat hat diese Variante aber wieder aufgenommen und zusätzlich festgehalten, dass die Umweltverträglichkeit, die technische Machbarkeit, die Bauzeit, der Bau- und Betriebskostenvergleich zu berücksichtigen seien. Der Kostenrahmen wird nicht mehr erhöht, und die Lötschberg-Basislinie muss nach dem Baukastensystem innerhalb dieses Kostenrahmens realisiert werden. Persönlich bin ich überzeugt, dass das gelingen wird. Die Bauzeit, den wichtigsten Trumpf des Lötschbergs, können wir mit dem Basistunnel Frutigen–Raron mit sieben Jahren garantieren. Die Mundbach-Antenne kann in kürzerer Zeit erstellt werden.

Ich komme aber auch noch kurz zum Antrag von Herrn Günter: Herr Günter, ich muss Ihr Gedächtnis auffrischen. Anlässlich der Rawildebatte haben Sie an diesem Pult ausgeführt: «Als Berner kann ich allen Wallisern – ob für oder gegen Rawil – versichern, dass ein allfälliger Entscheid gegen den Rawil niemals ein Entscheid gegen das Wallis ist, sondern nur der Rettung des Simmentals dient. Um das zu beweisen, wird die LdU/EVP-Fraktion bei allen Projekten mitmachen, welche dem Wallis zu günstigen und schnellen Bahnverbindungen verhelfen oder sonstwie beitragen.» Ich habe ausgeführt, dass so gesehen zum Beispiel ein Bahntunnel als Basistunnel am Lötschberg ein reeller Ersatz wäre. Sie sehen, dass die Umfahrung von Visp von den Umweltschutzkreisen, aber auch vom LdU unbedingt unterstützt werden müsste, nachdem der Lötschberg beschlossen ist; denn wir wollen hier im Detail nur eine umweltfreundliche Lösung.

Darf ich Sie daher im Namen der geschlossenen CVP-Fraktion bitten, die Anträge Fischer-Seengen und Günter abzulehnen.

Bodenmann: Zum Antrag Günter möchte ich folgendes bemerken: Wir kommen aus der betroffenen Region, und wenn man den Basistunnel nicht baut, wird trotzdem Tag und Nacht Güterverkehr über diese Linie laufen. Für die betroffenen Bewohner im Kandertal und entlang der Südrampe ist die Aus-

sicht, auf der bestehenden Strecke Tag und Nacht Güterverkehr zu haben, nicht unbedingt die Perspektive, die sie sich wünschen – das unter dem Gesichtspunkt der Umwelt.

Zur Frage der Ausdehnung des Perimeters möchte ich Herrn Müller-Meilen für seine Ausführungen danken. Sie waren im wesentlichen komplett, und ich möchte nur auf zwei Dinge hinweisen. Die Bauzeit – Herr Fischer, Sie waren ja in der Fraktion in der Minderheit – ist nicht das alles Entscheidende, obwohl hier die Bauzeit auch bei einer Ausdehnung des Perimeters gleich bleibt. Die entscheidende Frage ist: Wann kann ich mit dem Bauen beginnen? In einer Region, wo quer durch alle politischen Parteien und Organisationen hindurch die Auffassung besteht, dass man diese Variante zumindest ernsthaft prüfen müsse, werden Sie mit dem Bau nicht beginnen können, wenn Sie nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen. Die betroffene Bevölkerung im Alpenraum, und zwar in allen Kantonen, ist sensibilisiert, und das ist auch der Grund, weshalb man überall, sowohl im Kanton Uri wie im Kanton Bern, die Planungspemimeter erweitert hat. Dabei ist beachtlich, dass alle welschen Kantone und der Kanton Bern diesen Vorschlag, der im Ständerat und auch in der Kommission mit grosser Mehrheit durchgegangen ist, unterstützen. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, diesem Antrag zuzustimmen. Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen das geschlossen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il s'agit ici du périmètre de planification pour l'issue sud du Loetschberg.

Votre commission a décidé, par 14 voix contre 8, de suivre le Conseil des Etats. Le Conseil national avait en son temps, à une majorité de 93 voix contre 70, retenu l'idée de limiter ce périmètre entre Rarogne, Gampel et Steg. Nous avons alors refusé de l'élargir jusqu'à Mundbach en direction de Brigue.

Le Conseil des Etats a maintenant décidé de procéder à l'élargissement du périmètre de planification jusqu'à Mundbach. Il faut ajouter qu'il a précisé, lors de ses débats auxquels j'ai pu assister, qu'il ne s'agit pas d'une décision formelle en faveur d'un long tunnel jusqu'à Mundbach mais que les résultats de la planification seront décisifs pour le choix de la sortie du tunnel dans la vallée du Rhône. Cette sortie pourrait se trouver en définitive aussi bien à Rarogne qu'à Mundbach. Il n'y a donc pas de décision formelle à prendre à ce sujet. Le Conseil des Etats a ajouté les critères dont il faudra tenir compte lorsqu'on procédera au choix définitif. Ces critères concernent par exemple la faisabilité technique, d'une part, la durée des travaux ainsi que la comparaison des coûts de construction par rapport aux coûts d'exploitation, d'autre part. C'est avec précision que le texte impose ces critères.

En fait, si l'on allait jusqu'à Mundbach, cela engendrerait des coûts supplémentaires évalués entre 250 et 300 millions. Il a également été précisé – je tiens à le répéter – que le crédit de construction de 4,25 milliards contenu dans l'annexe à l'arrêté C n'est pas modifié, de sorte que la limite globale de 14 milliards n'est pas touchée par l'élargissement du périmètre de planification. Si l'on devait choisir la sortie jusqu'à Mundbach, et si cela devait créer des coûts supplémentaires, le Conseil fédéral devrait demander au Parlement de se prononcer sur un dépassement de crédit. Par conséquent, la commission vous invite, par 14 voix contre 8, à suivre le Conseil des Etats.

En ce qui concerne la proposition de M. Günter qui veut supprimer le Loetschberg, j'estime que, sur le fond, il n'y a plus de divergence entre le Conseil des Etats et le Conseil national. Les décisions ont été largement prises en faveur du Loetschberg, de sorte que je ne rouvrirai pas la discussion à ce sujet. Je vous demande de rejeter cette proposition.

Quant au texte de M. Fischer-Seengen, je me suis suffisamment étendu sur cet objet.

Schüle, Berichterstatter: Auf Schleichwegen möchte Herr Günter plötzlich das Konzept umstellen und den Lötschberg herausstreichen. Er begründet das materiell mit dem Argument, wir müssten möglichst rasch einen Alpentransit erhalten. Das spricht natürlich nicht gegen, sondern gerade für den Lötschberg. Wenn wir den Lötschberg so realisieren, dass er auch regional akzeptiert ist, kann er rasch realisiert und fünf

bis zehn Jahre vor dem Gotthard in Betrieb genommen werden.

Ich beantrage Ihnen darum, nicht mehr auf diese Grundsatzfrage zurückzukommen, die Herr Günter hier in der Detailberatung aufwirft.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommission, auch den Antrag von Kollege Fischer-Seengen abzulehnen. Dieser Entscheid ist in der Kommission mit 14 zu 8 Stimmen getroffen worden. Es geht, Herr Müller-Meilen hat darauf hingewiesen, um eine Erweiterung des Planungsraums auf der Südseite des Lötschbergs, um mehr Flexibilität bei der späteren Realisierung. Man will auch umweltgerechte Varianten studieren können, die eine Verlängerung des Tunnels bedingen, wenn damit berechtigte Anliegen der Region abgedeckt werden können. Die endgültige Linienführung ist damit aber nicht beschlossen. Sie haben beachtet, dass der Ständerat diesen Vorschlag ergänzt hat, mit dem wichtigen Satz, dass bei der Wahl der endgültigen Linienführung nebst der Umweltverträglichkeit auch die technische Machbarkeit, die Bauzeit und der Bau- und Betriebskostenvergleich zu berücksichtigen seien. Auch das Element der Bauzeit bleibt als Kriterium also drin, und es wird darum gehen, dass man jene Lösung findet, die allen Aspekten gebührend Rechnung trägt.

Die Länge des Tunnels würde aber wesentlich ausgeweitet. Die ursprüngliche Bundesratslösung sah einen Tunnel von 28 Kilometern vor, der Nationalrat hat ihn dann auf der Nordseite Richtung Frutigen-Heustrich erweitert. Nun ist der Tunnel 36 Kilometer lang geworden, und die Option Mundbach würde eine Verlängerung auf 44 Kilometer bedeuten. Allerdings könnte man ihn in Etappen realisieren. Es ist darum gegenüber der nationalrätlichen Version nicht mit einer weiteren Ausdehnung der Bauzeit zu rechnen, die mit acht bis elf Jahren veranschlagt wird.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission die Ablehnung der Anträge Günter und Fischer-Seengen.

Günter: Erstens zu Herrn Bonny: Mein Antrag ist formell richtig gestellt. Es gibt nur bei Absatz 1 eine Differenz zum Ständerat; dazu können Anträge gestellt werden. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass bei Annahme des Antrages die dadurch bedingten Änderungen auf die übrigen Absätze übertragen werden.

Zweitens zu Herrn Schmidhalter: Ich habe ein gutes Gedächtnis – ich weiss nicht, ob er ein gutes hat. Beim Ausbau auf Doppelspur habe ich kräftig mitgeholfen: eine Milliarde Franken. Als es dann um die Frage ging, welche Neat man bauen sollte, habe ich mitgeholfen, den Lötschberg gegenüber dem Gotthard zu bevorzugen. Das wäre die vernünftige Lösung gewesen. Der Rat hat es anders gewollt. Herr Schmidhalter, ich stehe zu meinen Versprechen, wir helfen dem Wallis bei vernünftigen Projekten – nicht aber bei Projekten, deren Ablehnung vorprogrammiert ist. Davon hat das Wallis nämlich auch nichts!

Bundesrat Ogi: Ich möchte zunächst Herrn Günter sagen – bevor er sich in eine vertiefte Diskussion mit Herrn Schmidhalter begibt –, dass der Nationalrat gestern nachmittag und heute morgen – gut, jetzt ist er zwar daran, einen weiteren kleinen Sündenfall zu begehen – das Fuder wieder abgeladen hat. Deshalb sollten Sie beim Lötschberg auch keine Fehler machen. In einer Zwischenbilanz kann man jedoch sagen: Die Konzentration auf das Wesentliche ist erreicht worden.

Ich habe gerne zur Kenntnis genommen, dass Herr Günter, wie er in seinem Votum ausgeführt hat, für die Neat ist – für die Neat! Ich sage das, weil man gestern im Zusammenhang mit Artikel 1bis von einem «Schicksalsartikel» gesprochen hat, damit Prestige in diesen Artikel hineingebracht und eine Kampfstätte gesucht hat, nach meiner Meinung zu Unrecht. Es gibt Leute – Sie gehören nicht dazu –, die Ausgänge in Richtung Referendum suchen. Das ist nicht fair. Ich möchte diesen Leuten sagen: Das ist keine faire Politik! Ich werde genau schauen, wer mit fliegenden Fahnen zu diesem Referendum antritt.

Auch Ihr Vorschlag, Herr Günter, ein einziger Kanal durch die Schweiz – ich weiss, das Wort «Kanal» klingt etwas hart –, ist

nicht die Alternativlösung zu den beiden Tunnels Gotthard und Lötschberg, zur «Bahn 2000». Die «Bahn 2000» mit einer neuen Linie Basel–Olten–Bern und einer eisenbahntechnisch gesehen relativ unproblematischen Zufahrt in unser Berner Oberland spricht für die rasche Verwirklichung des Lötschberges. Der Einbezug der «Bahn 2000», etwa zehn Jahre vor dem Gotthard, und – um eine Transitachse zur Verfügung zu haben – die Integration der Westschweiz haben staatspolitisch grosse Bedeutung; das alles waren Gründe, neben dem Aufteilen der Belastung auf diese beiden Achsen, weshalb man den Gotthard und den Lötschberg berücksichtigt hat. Wir brauchen den Lötschberg für den Verkehr. Ein Verzicht auf den Lötschberg wäre im heutigen Zeitpunkt, auch in den Verhandlungen mit der EG, mit Europa, eigentlich eine Schwächung unserer Position. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Nationalrat Günter abzulehnen.

Zum Zusatz Mundbach: Der Bundesrat hat die Verlegung des Standortes des Tunnelportals bis in den Raum Mundbach bei Brig, auch wenn es sich «nur» um einen sogenannten Planungsauftrag handeln sollte, abgelehnt. Welches waren die Gründe? Ich habe hier und im Ständerat die Millionen und die Milliarden Franken an zusätzlichen Kosten vorgerechnet. Im März hat es bei Ihnen noch genützt, im Ständerat hat es aber nichts mehr genützt, und ich nehme an, es wird auch heute nichts mehr nützen. Nachdem Herr Bonny gesagt hat, die Mehrheit der FDP-Fraktion sei dafür, nachdem Herr Schmidhalter gesagt hat, die ganze CVP sei dafür, nachdem Herr Bodenmann gesagt hat, die ganze SP sei dafür, ist mein Plädoyer eigentlich unnötig. Aber zuhänden der Geschichte und zuhänden des Protokolls – ich möchte Ihnen nicht noch einmal diese Zahlen an den Kopf werfen, das mache ich nicht mehr, Sie können das selber nachlesen – möchte ich Ihnen folgendes sagen:

1. Aus einem Kurztunnel von 28,4 km machen Sie einen Langtunnel. Man hat verschiedene Möglichkeiten des Anstichs, ich weiss das, aber der Tunnel wird dann 44,4 km lang sein. Ob es Zwischenanstiche gibt oder nicht, er wird 44,4 km lang sein!
2. Zur Zeitfrage: Herr Schmidhalter hat gesagt, es werde sieben Jahre dauern. Zuhänden der Nachfolger des Bundesrates, die dann später entscheiden müssen, werde ich zur Kenntnis nehmen, dass es sieben Jahre dauern wird!
3. Zu den Kosten: Wir können nicht einen 44,4 km langen Tunnel zum Preis eines 28,4 km langen Tunnels bauen. Das ist klar. Falls Sie im Norden noch bis in den Raum Spiez oder Heustrich oder Frutigen ergänzen und im Süden bis in den Raum Mundbach/Brig, wird es einfach mehr kosten. Es wird mehr kosten, dessen müssen Sie sich bewusst sein! Mein Nachfolger wird Ihnen die Rechnung präsentieren!
4. Es wird nicht überall im Wallis nur applaudiert, das möchte ich den lieben Wallisern als Nachbar sagen. Die Unterwalliser und die Mittelwalliser werden nicht angeschlossen. Das Vispताल, Zermatt und Saas Fee werden ein Problem sein. Aber Sie werden das unter sich ausmachen. Herr Ständerat Lauber sagte, dass alle Gemeinden, alle politischen Parteien, alle für diesen Mundbach seien – so haben Sie diesen Mundbach, aber leben Sie dann auch damit, und werden Sie damit auch fertig!

Folgendes muss ich noch anfügen: Wenn Sie heute Mundbach beschliessen – Sie werden das zweifelsohne tun –, dann ist dies nach der Formulierung in diesem Artikel 4 Absatz 1 eine reine Erweiterung des Planungsperrimeters. Auch Herr Bodenmann sagte vorhin, es gehe um die Erweiterung des Planungsperrimeters. Der Bundesrat wird in seiner Entscheidung völlig frei sein – völlig frei wird er sein! Und er wird sich abstützen haben auf das, was der Ständerat beschlossen hat, nämlich die technische Machbarkeit, die Bauzeit, die Bau- und die Betriebskostenvergleiche müssen berücksichtigt werden. Auch zuhänden des «Walliser Boten» sage ich das ganz klar und deutlich! Deshalb bitte ich Sie, all das zur Kenntnis zu nehmen und in Anbetracht dieser Auflagen auch zu entscheiden.

Ich muss Ihnen beantragen, dass Sie dem Antrag Fischer-Seengen und dem Antrag des Bundesrates folgen sollten. Damit werden Sie den Karren, den Sie jetzt entladen haben, nicht wieder überladen.

Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire**

Für den Antrag der Kommission	90 Stimmen
Für den Antrag Fischer-Seengen	59 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	113 Stimmen
Für den Antrag Günter	27 Stimmen

Art. 5 Abs. 2

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 5 al. 2

Proposition de la commission
Maintenir

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 5, nous avons une divergence avec le Conseil des Etats en ce sens que pour les liaisons entre la Suisse et la France le Conseil national s'était borné à dire que des portes de sortie étaient nécessaires pour de meilleures liaisons avec la France, d'une part, et l'Italie, d'autre part. Nous avons pensé évidemment à Bâle et à Genève. Le Conseil des Etats ajoute maintenant la précision «entre Bâle et Genève».

Quel est le sens de cette divergence? Il est évident qu'il s'agit ici des passages à travers le Jura – on parle notamment de Val-orbe, de Porrentruy et d'autres lignes existantes.

Par 22 voix contre 2, votre commission s'oppose à cette nouvelle formulation du Conseil des Etats et s'en tient au texte précédent. Il ne faut pas créer des espoirs supplémentaires, et la proposition du Conseil des Etats n'a rien à voir directement avec le transit alpin. Les Transjuranes sont du ressort de la politique et du programme des CFF.

Nous vous proposons par conséquent de maintenir notre position.

Schüle, Berichterstatter: Mit 22 zu 2 Stimmen beantragt die Kommission Festhalten an unserer Version. Es geht in diesem Artikel um den Einbezug der Westschweiz ins europäische Hochleistungsnetz, also um die Realisierung besserer Bahnverbindungen nach Frankreich und Italien.

Wir sind davon ausgegangen, dass wir dabei die Pforten Basel und Genf, mit Blick auf den TGV, berücksichtigen müssen. Der Ständerat hat den Blickwinkel erweitert auf die Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf. Das ist interpretationsbedürftig, denn diese Formulierung könnte alle Linien in diesem Bereich umfassen. Man könnte daraus eine Pflicht des Bundes ableiten, alle defizitären Linien zwischen Basel und Genf seien aufrechtzuerhalten. Wir müssen uns indessen konzentrieren; wir wollen die Zielsetzung, wie sie im von uns beschlossenen Absatz 2 klar zum Ausdruck kommt, nicht verwässern. Bleiben Sie darum bei unserer Fassung!

M. Matthey: Quoi qu'en ait dit le président de notre commission, l'article 5 mérite certainement des explications complémentaires de la part du Conseil fédéral.

Si nous nous référons au texte, l'article 1 concerne les nouvelles lignes TGV. Des raccordements doivent se faire avec le réseau européen, à Bâle et à Genève. C'est dans l'intérêt de toute la Suisse, et pas seulement des Suisses romands que d'assurer cette liaison. Mettre ainsi Zurich à trois heures de Paris en train, cela signifie non seulement un allègement de Kloten, mais ce serait aussi une manière de dire à nos amis suisses alémaniques de regarder du côté de l'Europe de l'ouest et pas seulement de l'Europe de l'est.

L'alinéa 2 concerne des lignes existantes, et le président de la commission a effectivement parlé de la Transjurane Paris–Val-orbe–Lausanne, Paris–Belfort et naturellement du côté de Porrentruy, ainsi que Paris–Les Verrières–Neuchâtel–Berne. Ces trois lignes existent et voient leur rôle se renforcer grâce au projet français de TGV Rhin-Rhône. Mais au contraire de tout ce qui a été dit jusqu'ici, il s'agit d'un développement complémentaire entre les alinéas 1 et 2.

Ce qui m'incite aussi à intervenir dans ce débat, c'est la remarque du président de notre commission qui a déclaré qu'il ne fallait pas créer des espoirs susceptibles d'être déçus et que les traversées du Jura ne font pas partie des NLFA. C'est vrai, mais nous devons bien préciser ici, notamment à l'intention du conseiller fédéral partant, que dans plusieurs régions il y a eu des interventions tendant à alourdir le paquet des nouvelles transversales alpines. Des milliards ont été intégrés au projet du Conseil fédéral. Il est vrai que nos régions ne pèsent pas lourd économiquement ni démographiquement, mais elles doivent dire ici devant le Parlement que ces liaisons sont aujourd'hui menacées. Ne pas reconnaître l'alinéa 2 tel que le Conseil des Etats l'a mentionné, c'est encore une fois porter préjudice à toutes les traversées du Jura. Nous disons au représentant du Conseil fédéral, avec amitié mais fermement, que si l'on poursuit la politique de désengagement des CFF dans l'ensemble de ces régions qui ont soutenu avec conviction RAIL 2000 mais qui aujourd'hui n'ont plus du tout la garantie que RAIL 2000 sera réalisé dans le sens où on nous l'avait assuré à l'époque, si l'on continue à remettre en cause la ligne Belfort–Delle–Porrentruy, ou la ligne du Val-de-Travers jusqu'à Neuchâtel et jusqu'à Berne dans sa liaison avec le futur TGV Rhin-Rhône, eh bien, Monsieur le Conseiller fédéral, vous ne pourrez pas nous demander de continuer à soutenir des investissements extraordinaires dans tout le reste du pays, alors que dans nos régions vous contestez le droit à l'existence. Vous savez qu'en langue française on fait souvent allusion, avec ironie d'ailleurs, à ce cher chef de gare dont la femme est infidèle. Nous n'aimerions pas, nous, Jurassiens, nous plaindre et surtout souffrir de l'infidélité des CFF.

Bundesrat Ogi: Zunächst möchte ich Herrn Matthey sagen, dass es hier um die Neat geht – il s'agit de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes –, nicht um die SBB, nicht um die Regionalpolitik und auch nicht um den Regionalverkehr. Ich glaube, das hat Ihr Rat gesehen und gemerkt, und er sollte jetzt nicht rückfällig werden.

Der Bundesrat lehnt Artikel 5 Absatz 2 in der Fassung des Ständerats ab und bittet Sie, dem Antrag Ihrer vorberatenden Kommission zu folgen. Warum?

In Absatz 1 ist die Konzentration der Anstrengungen auf die TGV-Anschlüsse von Genf via Mâcon und von Basel festgehalten. Dafür stehen wir ein, dafür kämpfen wir, dafür haben wir auch Briefe geschrieben, die Sie – und sogar die «NZZ» – als sehr geschickt qualifiziert haben.

In Absatz 2 ist eine allgemeine Zielformulierung für internationale Strecken von der Schweiz nach Frankreich oder Italien vorgesehen. Diese Formulierung hat insbesondere eine Bedeutung in bezug auf die Fahrpläne, auf das Einbinden in das internationale Netz.

Wenn Sie Herrn Matthey folgen, dann könnte der Eindruck entstehen, unsere Position, die wir bis jetzt gegenüber der französischen Regierung vertreten haben – zwei Eingangspforten, nämlich Basel und Genf betreffend die TGV-Anschlüsse –, sei sehr unsicher; dann wird man sich fragen, was die Schweizer eigentlich wollen.

Ich habe Verständnis für das, was Herr Matthey gesagt hat, aber ich muss Ihnen auch sagen: Wir müssen die Möglichkeit haben, dass wir in Zukunft – nachdem Sie die Budgets der SBB und vor allem die Rechnungen der SBB immer kritisieren – Linienerfolgsrechnungen durchführen können. Da muss ich Ihnen sagen, dass das Verkehrsaufkommen beispielsweise über Pontarlier oder über Belfort–Delle eben nicht so ist, dass wir uns hier mit Aussicht auf Erfolg engagieren können. Ich muss Ihnen sagen, dass über Belfort–Delle heute seitens der französischen Staatsbahnen nur noch zwei Schnellzüge verkehren. Ich weiss, dass die Regierung des Kantons Jura bei den Franzosen wegen der Streichung von Zugseinsätzen vorstellig geworden ist. Wenn wir vom Bau reden, aber bereits an den Betrieb denken, dann müssen wir auch an die Betriebsrechnungen denken. Hier ist es so, dass sich dieser Einsatz, was die Neat anbetrifft, nicht rechtfertigen lässt.

Ich bitte Sie deshalb, dem Bundesrat und Ihrer Kommission zu folgen.

*Angenommen – Adopté***Art. 6 Abs. 1, 1bis***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 1bis**Mehrheit*

.... Raum Wädenswil/Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Litti/Baar ergänzt.

Minderheit

(Biel, Friderici, Thür, Zwygart)

*Streichen**Antrag Stucky**Abs. 1bis*

.... Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Freienbach/Wädenswil und dem Raum Thalwil in den Raum Baar/Arth ergänzt.

*Antrag Züger**Abs. 1bis*

.... Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um eine neue Linie aus dem Raum Thalwil in den Raum Zug ergänzt.

Art. 6 al. 1, 1bis*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 1bis**Majorité*

.... reliant les régions de Wädenswil/Au (Hirzel) et de Thalwil (Zimmerberg) à Litti/Baar.

Minorité

(Biel, Friderici, Thür, Zwygart)

*Biffer**Proposition Stucky**Al. 1bis*

.... en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Freienbach/Wädenswil et de Thalwil à Baar/Arth.

*Proposition Züger**Al. 1bis*

.... en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété d'une nouvelle ligne reliant la région de Thalwil à celle de Zoug.

*Abs. 1 – Al. 1**Angenommen – Adopté**Abs. 1bis – Al. 1bis*

Biel, Sprecher der Minderheit: Materiell haben wir bereits diskutiert. Was wir aus der Ostschweiz als Gegner dieser Erweiterung vorzubringen haben, haben wir vorgebracht. Wir beantragen Ihnen, diesen Absatz zu streichen.

Stucky: Was ist der Sinn meines Antrages? Auf einen Nenner gebracht: mehr Planungsspielraum schaffen. Die heutige Vorlage mit Litti ist auf einen ganz engen Punkt fixiert. Man soll der Planung aber einen Perimeter verschaffen, wie wir das beim Gotthard durch die Angabe eines Perimeterraums Erstfeld-Silenen oder beim Lötschberg durch Raron-Mundbach beschlossen haben. Die Zufahrt von Zürich und aus der Ostschweiz wird damit also nicht in Frage gestellt.

Zur Begründung im einzelnen: Litti ist wohl der falsche Punkt, um mit diesen beiden Zufahrten in den Kanton Zug einzufahren; denn: vom Tunnelausgang bis in den Bahnhof Zug besteht zwar eine Doppelspur, dann aber führt nur ein einspuriges Geleise nach Arth. Die Strecke Zug-Arth ist die kurvenreichste der ganzen Gotthardlinie. Ein Ausbau ist nicht mög-

lich, denn der Zugerberghang ist ein Rutschhang. Es verbleibt also nur eine allfällige teure Untertunnelung.

Schon heute – so sagen mir Kaderleute der SBB – ist die Kapazität im Bahnhof Zug knapp. Wenn wir einmal auf den Halbstundentakt wechseln, ist sie ausgeschöpft. Wohin dann mit dem zusätzlichen Verkehr aus der Ostschweiz? Wohin mit dem zusätzlichen Güterverkehr, der geplant ist?

Eine andere Lösung drängt sich folglich auf. Dabei ist selbstverständlich auch die Zukunft der SOB in Betracht zu ziehen. Diese hängt jetzt nämlich völlig in der Luft. Soll sie noch investieren, oder soll sie bereits vorsehen, dass in einer absehbaren Zukunft die Strecke über den Sattel eingestellt werden muss? Ist es überhaupt sinnvoll, 14 km nördlich von der heutigen Strecke der SOB quasi in Konkurrenz einen Tunnel zu bauen?

Man kann sich aber auch fragen, ob für die Bündner ein Vorteil darin besteht, in einem grossen Bogen Wädenswil–Horgen–Litti–Zug endlich in Arth in die Gotthardstrecke einzumünden. 40 km mehr, das wird dann aber auch die Billets verteuern; denn diese werden ja nach Tarifkilometern berechnet.

Es sind folglich andere Varianten zu suchen, wobei ich empfehlen würde, auch mögliche technische Neuerungen in Betracht zu ziehen. Heute sollten wir also die Türe für solche Varianten offenhalten. Dabei lege ich aber grösstes Gewicht darauf, dass das Bundesamt und Sie, Herr Bundesrat Ogi, auch das Gespräch mit den betroffenen Regierungen aufnehmen. Es wurde in den betroffenen Kantonen Zürich, Zug und Schwyz noch keine Vernehmlassung durchgeführt. Sie haben im Ständerat erklärt, man habe auf der Ebene der Facharbeiter miteinander gesprochen. Das ist aber nicht genügend: Erstens spricht aus dieser Haltung ein gewisser Mangel an Achtung gegenüber unseren kantonalen Behörden. Zweitens müssen Sie in Betracht ziehen, dass solche Planungen auch den regionalen Raum, die Regionalplanung betreffen. Es genügt nicht, im letzten Moment noch einen Regierungsrat zu den Hearings – wie in der Kommission des Ständerats geschehen – zu zitieren. Uebrigens hat der Regierungsrat des Kantons Zug vorläufig eine negative Haltung zum Hirzel angenommen. Jedenfalls steht das im Notizbuch von Herrn Ogi.

Es geht um eine wichtige Sache, und sie verträgt es nicht, dass man nicht miteinander redet. Wir haben in der Schweiz immer wieder die Erfahrung gemacht, dass eine grosse Sache ohne Gespräche nicht zu realisieren ist.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, die Variantenwahl zu öffnen und entsprechend den Perimeterraum festzulegen.

Züger: Ich möchte eine Ausnahme machen. Ich will keinen Tunnel mehr, sondern einen Tunnel weniger, nämlich den Hirzeltunnel. Wenn Sie die ständerätliche Debatte direkt oder via Presseberichte verfolgten, konnten Sie feststellen, dass sie einem regionenfreundlichen Jekami-Happening gleichkam. Die ansivierten Ostschweizer erhielten viel; die Bündner zuviel; die Luzerner einen Tiefbahnhof und die Walliser, was sie wollten.

Wir haben dann ein bisschen relativiert. Nur ein direkt beteiligter Kanton ging praktisch leer aus – oder noch schlimmer; er wird, zumindest langfristig, bestraft, nämlich der Kanton Schwyz. Mit dem Entscheid für den Hirzeltunnel wird mit Sicherheit die SOB-Linie Pfäffikon–Arth–Goldau sterben. Obwohl ich nicht Regierungsrat bin und auch nicht werden möchte – und wohl auch keine Chance hätte –, liegt mir daran, hier den Standpunkt der Schwyzer Regierung zu vertreten. Der Regierungsrat konnte sich zur Zusatzbotschaft des Bundesrates nicht äussern, wurde nicht zur Vernehmlassung eingeladen und konnte, als er reklamierte, so quasi als Entschädigung noch kurzfristig in der Ständeratskommission auftreten. Trotzdem hat der Regierungsrat Verständnis für die Integration der Ostschweiz in die Neat, aber Bedenken gegen den vorgesehenen Hirzeltunnel, der die Anschlüsse aus dem Toggenburg und aus Richtung Sargans verbessern soll. Dieser teure Tunnel verkürzt die Fahrzeit – im Vergleich zur Benützung der SOB-Linie – nur unwesentlich, entzieht ihr aber den Schnellzugsverkehr St. Gallen–Luzern und gefährdet auch eine schnelle und attraktive Verbindung des inneren mit dem äusseren Kantonsteil. Der Hirzeltunnel ist deshalb volkswirtschaftlich verkehrt und regionalpolitisch fragwürdig.

Weiter weist unser Regierungsrat darauf hin, dass jede Verbesserung der Zufahrt und der Verbindungen aus dem Toggenburg den Ausbau der Seedammstrecke auf Doppelspur erfordert. Der Ausbau nur der Teilstrecke Hurden-Freienbach, wie in der Botschaft und in den Kostenberechnungen vorgesehen, genügt nicht. Falls am Hirzeltunnel festgehalten wird, entstehen auch auf der Strecke Pfäffikon-Au Kapazitätsprobleme. Schliesslich sind die in der Botschaft geschätzten Kosten von 40 Millionen Franken für den Bahnhof Pfäffikon keineswegs ausreichend.

Aus diesen Gründen schlagen Ihnen unser Regierungsrat und ich vor, sich nicht auf den Neubau einer neuen SBB-Linie aus dem Raum Wädenswil/Au nach Littli/Baar festzulegen.

Um den Anliegen der Ostschweiz dennoch Rechnung zu tragen, kann neben dem Neubau der SBB-Linie aus dem Raum Zimmerberg der Grundsatz verankert werden, dass die Achse St. Gallen-Rapperswil-Pfäffikon-Arth-Goldau ausgebaut werde. Die Verankerung eines solchen Grundsatzes würde es erlauben, mit allen betroffenen Kantonen zusammen, wie schon Kollege Stucky erwähnt hat, und mit Rücksicht auf bestehende Linien eine Lösung zu finden. Diese Lösung wird bestimmt nicht teurer, ist technisch dank Einsatz von Neigezügen machbar und regionalpolitisch sinnvoll.

Geschätzter Herr Bundesrat Ogi und Sie, Kolleginnen und Kollegen, opfern Sie nicht unsere Schwyzer Staatsbahn einem übertriebenen Neat-Perfektionismus! Die SOB ist für uns im Kanton Schwyz ein teures Kind. Wir bezahlen dafür, aber Sie wissen es: Auch teure Kinder können einem lieb sein. Zudem ist blosses Tunneln sicher nicht das höchste der Gefühle im Bahnreiseverkehr. Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis und bitte Sie um Zustimmung zu meinem Antrag. Sie können damit auch beweisen, dass man überladene Karren wieder entladen kann. Denken Sie doch ein bisschen an die Finanzperspektiven, die gestern von Herrn Schüle als problematisch bezeichnet wurden. Wenn ich an einem Jahrmarkt wäre, würde ich Ihnen zurufen: Profitieren Sie von Zügers Sparvorschlag!

Schmid: Die grüne Fraktion unterstützt die Minderheit und lehnt alle anderen Anträge ab.

Die Parallelen zwischen der Infrastrukturpolitik der Bahnen von heute und derjenigen beim Aufbau des Autobahnnetzes von gestern sind frappant. Ursprünglich war auch damals nur ein Ost-West- und ein Nord-Süd-Strang vorgesehen. Da aber jeder Kanton auch noch seine Autobahn wünschte, entstand schliesslich ein dichtes Netz, das seinesgleichen sucht. Jetzt begehen wir den gleichen Fehler mit unseren neuen Eisenbahnen. Ursprünglich ging es auch da um eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse, die den wachsenden Transitverkehr aufnehmen sollte. Und dann ging wiederum das Lamento los, weil verschiedene Kantone durch die regierungsrätlichen Sprachrohre Zusatzwünsche anmeldeten. Ich habe da schon meine Vorbehalte, ob denn diese Regierungen überhaupt im Namen der Kantonseinwohner sprechen oder nicht vielmehr dem Irrtum aufsitzen, man könne sich mit zusätzlichen Eisenbahnstrecken, die gar nicht primär dem Regionalverkehr dienen, die Gunst der Anwohner einhandeln. Schon eher glaube ich, diese Regierungen machen, je mehr sie das Fuder überladen, die Rechnung ohne die Bürgerinnen und Bürger, denn es kann nicht besonders vergnüglich sein, über Jahrzehnte mit Baustellen zu leben, neben ihnen aufzuwachsen und ihre Immissionen zu erdulden. Und wohin mit dem immensen Tunnelaushub? Ich habe einmal ausgerechnet: Etwa 15 Kilometer Ausbruchmaterial ergeben immerhin einen Sandhaufen von 400 Metern Durchmesser und 60 Metern Höhe.

Ich frage Sie im Namen der grünen Fraktion, aber auch im Namen aller vernünftigen Einwohner dieses Landes, die sich der Grenzen unseres Lebensraumes bewusst sind: Wo hören eigentlich die Begehrlichkeiten auf? Müssen wir nicht endlich unseren Bundesrat und die kantonalen Exekutiven in der Ostschweiz auf den Boden der Realität zurückholen? Sie schweben in Sphären jenseits von Gut und Böse. Daran ändert sich nichts, selbst wenn solcher Gigantismus hier im Hause mehrheitsfähig wird.

Ich erinnere Herrn Bundesrat Ogi daran, dass der Bundesrat am 17. Oktober über die Sanierung der Bundesfinanzen be-

rät. Mit jedem zusätzlichen Stück Schiene hätten eigentlich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger um so mehr das Recht, über dieses Jahrhundertvorhaben abzustimmen, wenn uns die direkten Volksrechte überhaupt noch etwas bedeuten.

Manchmal habe ich den Eindruck, je grösser die Projekte und die Geldsummen sind, die sie verschlingen, desto mehr scheut man sich, das Volk darüber zu befragen. Das Referendum, Herr Ogi, ist ein Volksrecht, das wir uns weder im Zusammenhang mit der Neat vermiesen lassen noch auf dem Altar von Europa opfern wollen.

Zu Herrn Bonny möchte ich sagen: Wenn das Referendum gutgeheissen wird, geht man nicht in den Schmolliwinkel. Das bedeutet nicht, dass wir dann den Schienentransitverkehr aufgeben. Aber wir gehen wieder auf das ursprüngliche Vorhaben ohne jede überflüssige Garnitur zurück.

Ich wende mich an alle in diesem Saal: Wenn Sie nicht Vernunft annehmen, werden Sie vom Souverän zur Vernunft gebracht!

Hess Peter: Herr Schmid hat nun soeben Herrn Biel unterstützt. Es hat keinen Wert, dass wir uns vertieft mit diesem Anliegen auseinandersetzen, weil der Rat – Sie mögen das jetzt bedauern oder nicht – den Grundsatzentscheid des Anschlusses der Ostschweiz an die Neat bereits getroffen hat. Das ist so hinzunehmen.

Herr Kollege Stucky hat die Probleme, die sich vor allem im Raum Zug mit der Erstellung der geplanten Tunneln aus dem Raum Thalwil/Wädenswil ergeben können, umfassend dargestellt. Das Problem liegt tatsächlich in der vorgeschlagenen Version, die die Planung nur bis an die Grenze des Raumes Zug heranführen will. Es ist für uns daher offen, wie das zusätzliche Volumen – mit dem mindestens die Planer rechnen – aus dem Raum Zürich durch den Raum Zug an den Gotthard geführt werden soll, sind wir zurzeit doch daran, die Kapazität im Bereich Zürich/Luzern durch die Einführung des Halbstundtaktes wesentlich zu erhöhen. Entscheidendes Moment für die zugerische Bevölkerung ist, dass durch die Erhöhung der Kapazitäten der Regionalverkehr zu leiden hat. Die SBB haben vor zwei Jahren verschiedene Regionalzugspaare gestrichen, was zu breiter Empörung geführt hat. Wir sind jetzt daran, diesen groben Fehler wieder zu korrigieren. Unsere Befürchtung geht dahin, dass gerade diese Probleme im Raum Zug – in Richtung Gotthard – nicht hinreichend geprüft wurden, wenn jetzt die vorgeschlagene Variante mit dem engen Planungssperimeter zum Tragen käme. Darum bitte ich Sie dringend, den Zusatzantrag Stucky zu unterstützen.

Bei aller Sympathie für Herrn Züger und seine SOB bin ich der Meinung, dass sein Antrag zu eng gefasst ist, will er doch nur die Planung im Raum Zug/Baar erweitert wissen. Es ist wichtig, dass wir das umfassender darstellen, indem auch die Frage einer Rigilehne-Variante geprüft wird.

Weber-Schwyz: Im Auftrag der FDP-Fraktion bitte ich Sie, den Antrag Stucky zu unterstützen. Kollege Stucky will nichts anderes als die Verbindung der Ostschweiz an die Gotthardtransversale sicherstellen. Dieses Ziel ist wesentlich und in einer späteren Etappe zu suchen. Wir wissen, dass die Realisierung dieser Verbindung in etwa 15 bis 20 Jahren zu erfolgen hat, nämlich dann, wenn die Gotthardtransversale steht und in Betrieb ist. Aus diesen Gründen scheint es mir wichtig und richtig, dass man im Hinblick auf die dann zumaligen technischen, geologischen und raumplanerischen Grundlagen Optionen offenhält.

Das Gebiet zwischen Zürichsee und Zug ist vor allem aus raumplanerischen Gründen sehr sensibel, dies abgesehen von den mangelnden Flächen, die zur Verfügung stehen. Man sollte sich heute nicht auf wenige Quadratmeter an beiden Endpunkten eines Tunnels fixieren. Man sollte sich auch nicht festlegen, bevor man die Transportbedürfnisse kennt. Man argumentiert mit künftigen Frequenzen, die überhaupt nirgends in Sicht sind, nicht einmal durch Prognosen erhärtet werden können. Man spricht von Gütermengen, die zu transportieren sind, die vermutlich überhaupt nicht anfallen werden. Der Ostschweizer Anschluss ist und bleibt eine Personentransport-

achse, und diesen Personentransportbedürfnissen muss in erster Linie Rechnung getragen werden.

Wir müssen die Optionen freihalten. Wir haben bei den Hauptachsen Gotthard und Lötschberg die Planungsspielräume als das Mittel gepriesen. Auch hier müssen diese Planungsspielräume offengehalten werden.

Ich habe auch eine persönliche Meinung zur ganzen Sache: Ich unterstütze in erster Linie den Antrag Stucky, weil ich meine, dass damit alles offenbleibt. Es bleiben auch Kombinationen zur Schweizerischen Südostbahn offen. Wenn dereinst das Konzept steht, wie es aus den Beschlüssen der Räte hervorgeht, muss man Uebergangslösungen suchen, in Kombinationen mit der Südostbahn. Aus diesem Grund möchte ich vor allem eine Bitte an Herrn Bundesrat Ogi richten, nämlich dass man die Verbindungen, die Kontakte zum Kanton Schwyz und zu den Trägern dieser Bahn, auf eine Ebene stellt, wie sie bis heute nicht gepflegt wurden. Wenn nur auf Direkto-renebene verhandelt wird, ist natürlich die Lust an den Umsätzen immer grösser als an den Erträgen. Die Finanzträger müssten bei dieser Frage miteinbezogen werden, vor allem der Kanton Schwyz, der die hohen Defizite mitzutragen hat.

Ein Weiteres, Herr Bundesrat Ogi: Ich möchte Sie bitten, dass man, wenn die Beschlüsse dereinst feststehen, auch bezüglich der Südostbahn eine entsprechende Prospektivstudie an die Hand nimmt. Es ist die Einbettung in ein Konzept vorzusehen, das praktikabel und wirtschaftlich ist. Man darf diese Südostbahn nicht ihrem Schicksal überlassen, um nach 15 oder 20 Jahren festzustellen, dass sie keine Frequenzen mehr aufweist.

Sollte der Antrag Stucky nicht durchgehen, dann unterstütze ich den Antrag Züger. Der Kanton Schwyz hat an der Gotthardachse Lasten zu tragen; man mutet sie ihm zu, und er trägt sie mit. Aber dass man einer Bahn, die zwei Kantonsteile verbindet, noch das Wasser abgraben will, das kann er nicht dulden – diese zusätzlichen Nachteile können im äusseren Kantonsteil zum grossen Problem werden.

Also mindestens: nicht nur Ueberbindung von Lasten, sondern auch Rücksichtnahme, das dürfen wir fordern!

M. Zbinden Paul, rapporteur: On donne en général la parole aux porte-parole de groupe, mais j'ai l'impression, au fur et à mesure des observations, qu'il s'agit de porte-parole de régions que nous entendons.

A l'article 6, alinéa 1 bis, il s'agit formellement de l'intégration de la Suisse orientale au transit alpin par deux tunnels, celui du Zimmerberg et celui de l'Hirzel. La commission a voté cette intégration par 15 voix contre 4. En fait, il s'agit de la réalisation du mariage dont le principe a été décidé à l'article 2. C'est l'article topique sur lequel vous devrez voter ici. Mais, pour intégrer la Suisse orientale, il faut un ou deux tunnels – ou si vous préférez, un tunnel et demi – comme nous le proposent le Conseil fédéral et le Conseil des Etats.

Il s'agit donc du tunnel du Zimmerberg qui relie la région de Zoug à Zurich et qui coûtera 410 millions de francs, et du tunnel de l'Hirzel qui réunit la région de Zoug à Pfäffikon, et qui coûtera 320 millions de francs. Cela représente les 730 millions qui figureront dans l'arrêté D dont nous allons encore discuter. Le choix du Conseil fédéral est bien motivé. Je l'ai démontré à l'entrée en matière, il s'agit non seulement d'intégrer une région, mais aussi de permettre la suite du transit alpin vers les régions du sud de l'Allemagne à travers Zurich et Schaffhouse et, par St. Gall, vers Munich et l'Autriche. Ces deux tunnels permettent donc la réalisation de cette intégration.

Nous discutons en outre sur le périmètre de planification de la sortie sud et des deux sorties nord des deux tunnels. En ce qui concerne Wädenswil/Au pour la sortie nord de l'Hirzel, il s'agit d'un à deux kilomètres environ de périmètre de planification. Il nous semble que cela est suffisant. Il en est de même pour la sortie nord du Zimmerberg dans la région de Thalwil. De l'autre côté, la sortie sud, telle qu'elle est fixée dans le texte du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, en ne parlant que de Littl/Baar, est un peu étroite. A mon avis, selon l'interprétation du texte, on peut aussi parler de la région de Baar, de sorte que le Conseil fédéral aura une certaine liberté pour détermi-

ner la sortie sud des deux tunnels. Nous vous proposons donc de voter ces deux tunnels tels que la commission vous le propose.

En ce qui concerne la proposition de M. Stucky qui demande à étendre le périmètre de planification pour l'Hirzel, il faudra l'élargir le long du lac de Zurich, entre Freienbach et Wädenswil, d'une part, et entre Thalwil et Baar/Arth au sud, d'autre part. Il ne l'a pas expressément dit, mais en fait, avec ce périmètre élargi, il permet non seulement de construire le tunnel de l'Hirzel, mais aussi un tunnel pour le Sattel. Il y a donc deux variantes et si vous regardez la carte, il est évident qu'il serait possible de construire deux tunnels. La loi sur les chemins de fer ne permet pas une telle formule, car elle exige que les nouvelles lignes décidées soient déterminées, ou du moins déterminables. Je vous invite donc à rejeter la proposition Stucky. Nous avons estimé que l'Hirzel était la bonne solution.

Quant à la proposition de M. Züger, le anti-Hirzel, elle est en soi très sympathique, puisqu'il s'agirait là d'économiser 320 millions de francs. Or, nous estimons que l'Hirzel est nécessaire pour intégrer raisonnablement la Suisse orientale et pour soulager également le centre de Zurich de tout le trafic qui vient de la Suisse orientale, respectivement du nord et de l'est de ce pays.

Nous avons longuement discuté aussi de la Südostbahn (SOB) entre Arth et Pfäffikon. Elle existe et je suppose qu'elle devra être maintenue, mais nous ne pouvons pas résoudre le problème de ce chemin de fer par le biais du transit alpin. Je dois donc vous inviter à rejeter les deux propositions individuelles et à adopter, avec le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la commission, l'article 6, alinéa 1 bis.

Bundesrat Ogi: Sie haben gestern dem Konzept, nämlich dem Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse, zugestimmt. Ich sage gleich zu Beginn: Es tut mir leid, Herr Stucky, wenn ich die Kantone Zug und Schwyz bei dieser Vernehmlassung zuwenig einbezogen habe. Ich möchte mich dafür entschuldigen. Ich mache aber eine Nuancierung im Fall des Kantons Zürich; Sie haben auch den Kanton Zürich erwähnt. Wir haben den Kanton Zürich immer eingeladen, aber der damalige Regierungsrat hatte verständlicherweise keine Zeit.

Sie haben von uns eine rasche Gangart verlangt, das heisst, dass wir die Ostschweizer Botschaft mit der Gesamt-Neat hier – wenn möglich – in der Herbstsession vorlegen; das haben wir getan. Deshalb ist der Kontakt zum Kanton Schwyz und zum Kanton Zug nicht in jener Weise aufgenommen worden, wie es nötig gewesen wäre. Von einem Mangel an Achtung möchte ich nicht reden. Ich möchte mich dafür entschuldigen. Ich werde aber übermorgen mit Herrn Weber-Schwyz und Herrn Züger – so hoffe ich – in Einsiedeln bei der 100-Jahr-Feier der SOB, der Schweizerischen Südostbahn, anwesend sein und mich meiner Verantwortung stellen. Bei der Jubiläumsansprache werde ich das weiter ausführen, was ich hier aus Zeitgründen nicht sagen kann.

Ich bitte Sie dringend, beide Anträge abzulehnen. Wenn Sie dem Antrag von Herrn Züger folgen, dann amputieren Sie das Ostschweizer Konzept, dann entfernen Sie den Hirzeltunnel, und die Ostschweizer Kantone werden mit dieser Botschaft und mit diesem Konzept nicht mehr einverstanden sein. Der Ostschweizer Anschluss ist ohne den Hirzeltunnel wertlos. Die schnelle Verbindung, die höhere Standortgunst und die rationellere Güterverkehrsbewältigung werden in Frage gestellt. Deshalb haben diese Anträge und diese Abstimmung eine ganz grosse Bedeutung.

Die Vorlage ist eine ausgewogene Vorlage. Sie hat in der Ostschweiz eine mittlere Zufriedenheit ausgelöst. Herr Kühne hat sie gestern als Mini-Botschaft bezeichnet. Wir haben das gemacht, was wir – nicht zuletzt auch mit Blick auf die Finanzlage – verantworten dürfen. Was wären die Alternativen gewesen? Sattel-Basistunnel: 1,6 Milliarden Franken; Uetliberg-Rooterberg-Rigi-Tunnel: 3,1 Milliarden Franken – mir wird schwindlig –; Uetliberg-Rigilehne: 2,5 Milliarden Franken; Zimmerberg/Hirzel-Rosberg: 2,2 Milliarden Franken; Zimmerberg/Hirzel-Walchwilberg: 2,1 Milliarden Franken. Das wären die Alternativen gewesen. Diese Varianten übersteigen – wir müssen es ganz klar sagen – unsere Möglichkeiten.

Eine Alternative wäre gewesen, die bestehende SOB auszubauen. Die Kosten wären in etwa gleich gewesen wie für den Hirzeltunnel, dessen Bau wir Ihnen nun beantragen. Aber die Steigung von 50 Promille – die zu überwindende Höhendifferenz von 520 Metern, aus dem Raum Zürichsee über Rothen thurm in den Raum Schwyz, auf der Nordseite und von 422 Metern auf der Südseite – hätte den Bau einer leistungsfähigen Eisenbahn für den Güterverkehr verunmöglicht.

Herr Züger und Herr Weber, die SOB hat eine Zukunft, wenn sie selbst an die Zukunft glaubt, und wir werden über diese Zukunft am nächsten Samstag noch miteinander sprechen. Sie hat eine Zukunft, wenn man jetzt nicht schlappmacht; man darf jetzt nicht enttäuscht sein. Ich kann Ihnen sagen, dass im achten Rahmenkredit für die Privatbahnen die SOB nicht vergessen wird. Wir wollen der SOB helfen, wir wollen etwas tun, und wir sind bereit, Herr Weber, diese von Ihnen geforderte Perspektivplanung mit der SOB in die Hand zu nehmen; aber es hängt in erster Linie von der SOB ab, auch von deren Innovationsgeist, ob sie Erfolg haben wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen auch sagen, Herr Weber: In bezug auf die Neat hatten wir mit dem Kanton Schwyz eine hervorragende Verbindung. Es ist nicht so, wie Sie es darzustellen versucht haben, dass der Kanton Schwyz nur Lasten tragen muss; die Neat-Strecke kommt fast vollständig in den Boden. Die Lösung, die wir in Sachen Neat-Linienführung mit dem Kanton Schwyz getroffen haben, ist für diesen wohl optimal. Besser hätte man es nicht lösen können.

Ich habe es langsam satt – ich muss das sagen –, wenn man mir immer wieder vorhält, die Kaderleute der SBB seien mit dieser Variante nicht einverstanden. Ich kann Ihnen einen Brief zeigen, Herr Stucky, worin sich die Generaldirektion der SBB mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Ich möchte den SBB über ihre Kanäle einmal sagen, dass sie ihre Kaderleute etwas disziplinierter an die Leine nehmen sollten.

In bezug auf den Antrag von Herrn Stucky möchte ich Ihnen einfach sagen, Wädenswil/Au–Littl ist die kürzeste Verbindung, und bei Littl sind das Tunnelportal und gleichzeitig die Verbindung mit der bestehenden Linie Zürich–Zug; das lässt sämtliche Optionen offen. Das ist der Grund, weshalb wir diese Lösung getroffen haben. Ich werde mit den Regierungen der Kantone Schwyz und Zug, wie Sie das verlangt haben, noch einmal zusammenkommen und das mit ihnen besprechen.

Ich muss aber doch sagen, dass die Regierungen beider Kantone im Rahmen der ständerätlichen Kommission die Möglichkeit hatten, ihre Probleme vorzutragen. Die Probleme des Kantons Zug – ich habe hier ein Protokoll vor mir – waren nicht so gross, dass man jetzt diese Variante ablehnen müsste.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag von Herrn Stucky nicht zu folgen. Im Eisenbahngesetz ist auch festgehalten, dass die Tunnelportale möglichst genau zu bezeichnen sind. Der Satteltunnel würde 1,6 Milliarden Franken kosten. Der grosse Satteltunnel wäre – Herr Züger – ein schlimmerer Konkurrent für die SOB als der Hirzel, das wissen Sie als Kenner der Region. Ich bitte Sie deshalb, die Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardachse jetzt nicht mit einem unbedachten Entscheid in Frage zu stellen. Ich bitte Sie dringend, die Anträge Züger und Stucky abzulehnen.

Herr Hess hat Fragen in bezug auf den Regionalverkehr gestellt. Aus Erfahrungen kann man Lehren ziehen und besser werden. Die SBB sind daran, im Regionalverkehr besser zu werden. Ich kann Ihnen sagen, dass der Regionalverkehr Zug–Zürich, Zug–Luzern wegen diesen Massnahmen nicht verschlechtert werden soll.

Schliesslich zu Herrn Schmid: Das Referendum ist ein Volksrecht, ich weiss es, und das Volk soll dieses Recht auch ausschöpfen. Wenn Sie den Eindruck haben, ich habe dieses Volksrecht in Frage gestellt, ist das nicht ganz richtig. Aber es fragt sich, wer am Schluss der Verlierer ist. Das Volk wäre der Verlierer, wenn es in 20 oder 30 Jahren nicht auf die Neat zählen könnte. Was wird in diesem Land sein, wenn die Neat nicht funktioniert? Das Chaos auf der Strasse! Unsere Autobahnen werden zu Staubahnen. Wir haben Autobahnen gebaut für 35 Milliarden Franken, und wir werden weitere Autobahnen für 18 Milliarden Franken bauen. Aber diese Masse an zusätzli-

chem Transport wird nicht von der Strasse übernommen werden können. Deshalb müssen Sie sich bewusst sein, dass wir diese Neat brauchen, und dafür kämpfe ich.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	98 Stimmen
Für den Antrag Stucky	27 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	89 Stimmen
Für den Antrag Züger	38 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	35 Stimmen

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten, aber:

.... Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Minderheit

(Thür, Ammann, Fischer-Seengen)

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den Ausbau der Zufahrtsstrecke im zentralen Mittelland (Rest wie Mehrheit)

Antrag Fischer-Sursee

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Aregger

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Bircher Silvio

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den erforderlichen Ausbau der Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden sicher (Rest wie Mehrheit)

Art. 6bis

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir, mais:

.... cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Minorité

(Thür, Ammann, Fischer-Seengen)

La Confédération garantit jusqu'à la mise en service des transversales alpines l'extension des lignes d'accès dans la partie centrale

(Reste selon la majorité)

Proposition Fischer-Sursee

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Aregger

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Bircher Silvio

La Confédération garantit jusqu'à la mise en service des transversales alpines l'extension requise des lignes d'accès dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays

(Reste selon la majorité)

Thür, Sprecher der Minderheit: Wir haben gestern über den Schicksalsartikel für die Umwelt verhandelt. Heute geht es bei Artikel 6bis um die Schicksalsfrage für den Regionalverkehr. Es geht um die grundlegende Frage, wie die regionale Versorgung im Rahmen des Neat-Konzeptes sichergestellt werden kann. Es geht um die Frage, ob die Ziele von «Bahn 2000» durch die Neat gefährdet werden. Bei der Beurteilung dieser

Frage stütze ich mich auf zwei Stellungnahmen ab. Ich erwähne zunächst jene des Regierungsrates des Kantons Aargaus, welcher in einem Schreiben vom 29. Mai 1991 an die Aargauer Deputierten die Alarmglocke zog. In diesem Schreiben stellte der Regierungsrat die Frage, ob der Vorschlag in Artikel 6bis gemäss nationalrätlicher Fassung im Lichte der jüngsten Entwicklungen ausreichend sicherstellt, dass inskünftig der Reisezugsverkehr und insbesondere der Regionalverkehr unter der erhöhten Beanspruchung der Kapazitäten durch den Alpen transit im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» wirklich gesichert bleiben. Wörtlich heisst es in diesem von Regierungsrat Pfisterer unterschriebenen Schreiben: «Unter diesem Aspekt haben wir nun leider in den letzten Monaten alarmierende Anzeichen dafür gefunden, dass das Ungenügen der Mittellandzufahrten eben doch zu einem ernsthaften Problem wird, das auch von den Organen der SBB und der Bundesverwaltung nicht mehr länger negiert werden kann.»

Bereits wurde dem Aargau von der Generaldirektion der SBB signalisiert, dass der Ausbau des Regionalverkehrs im unteren Fricktal, schon allein durch die erhöhte Beanspruchung durch den Huckepack-Korridor weitere Ausbauten erfordern wird. Im weiteren hat die Kreisdirektion II der SBB schriftlich eröffnet, dass die Führung der Regionalzüge im Raume Lenzburg/Hendschiken/Othmarsingen möglicherweise abgeändert werden müsste. Gemäss Regierungsrat heisst das im Klartext, dass die bestehende Direktverbindung Brugg-Lenzburg-Wohlen-Arth-Goldau aufgegeben werden müsste bzw. dass der Regionalzugsverkehr aus dem Raum Lenzburg durch den Heitersberg tunnel in Richtung Zürich ohne weitere Ausbauten nicht realisiert werden könnte.

Am alarmierendsten gemäss Aargauer Regierung ist allerdings eine Unterlage, die unter dem Titel «Betriebliche Plattform» der Verkehrskommission des Nationalrates überreicht worden ist. Darin wird aufgrund von Abschätzungen zu beweisen versucht, dass die Kapazität des Zufahrtslinienetzes grundsätzlich genügend sei, allerdings mit dem Eingeständnis, dass der Regionalzugsverkehr auf gewissen Strecken ganz oder teilweise auf die Strasse verlegt werden müsse. Dabei wird namentlich das Freiamt erwähnt, wo beispielsweise der Regionalzugsverkehr Brugg-Lenzburg-Wohlen von heute rund 60 Zügen auf 22 Züge reduziert werden müsste, um den geforderten Nachweis zu erbringen. Im erwähnten Schreiben heisst es: «Unsere Befürchtungen über die Konsequenzen des Transitverkehrs für den Kanton Aargau werden durch diese Unterlagen, die uns zum Teil erst in den letzten Wochen zugespielt worden sind, also noch weit übertraffen.»

Der Regierungsrat des Kantons Aargau bittet deshalb, dass Artikel 6bis, wie er in der nationalrätlichen Fassung vorliegt, präzisiert und verbindlicher gestaltet wird, indem nicht nur gesagt wird, die Zufahrtsstrecken seien innert nützlicher Frist entsprechend den Notwendigkeiten auszubauen, sondern dass dies bis zur Inbetriebnahme der Alpen transitlinien zu geschehen habe. Ich bin der Auffassung, dass diese Präzisierung unbedingt Aufnahme in diesen Artikel finden müsste.

In den letzten Wochen hat sich auch eine VCS-Studie mit den Auswirkungen der Neat auf den Regionalverkehr auseinandergesetzt. In dieser Studie wird folgendes klare Fazit gezogen:

«1. Nach dem heutigen Konzept wird die Neat kapazitätsmässig auf Kosten des regionalen und nationalen Verkehrs (Regionalzüge, S-Bahn, Schnellzüge, Nahgüterzüge) auf den Zulaufstrecken gebaut.

2. Soll die Neat sowohl Verkehr aufnehmen können, wie für die Kostendeckung nötig ist, und gleichzeitig den nationalen Verkehr nicht verdrängen, so werden über kurz oder lang verschiedene heute nicht vorgesehene Ausbauten der Zulaufstrecken notwendig sein. Beim Planungsstand 2020 belaufen sich deren Kosten auf 4 bis 5 Milliarden Franken Preisstand 1991. Diese Zusatzkosten vermindern ihrerseits den Grad der Kostendeckung.»

Bundesrat Ogi selber hat in der Kommissionsberatung ausgeführt, dass allein die Strecke im Raume Brugg/Lenzburg/Wohlen, wenn sie ausgebaut werden müsste, einen Betrag

von einer Milliarde Franken erfordern würde, weshalb dieser Antrag abgelehnt werden müsse. Das heisst im Klartext, dass die Neat auf Kosten des Regionalverkehrs entsteht, dass man in Kauf nimmt, dass sich der Regionalverkehr unter Umständen auf die Strasse verlagern muss, was in keiner Art und Weise akzeptabel ist.

Kollege Bircher hat einen ähnlich lautenden Antrag gestellt wie die Minderheit. Er will, dass der Bund bis zur Inbetriebnahme der Alpen transitlinien den Ausbau der erforderlichen Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland zur Verfügung stellt. Dieser Zusatz enthält keine materielle Differenz zum Minderheitsantrag. Selbstverständlich sind im bestehenden Artikel 6bis nur jene Zufahrtsstrecken gemeint, die erforderlich sind; die nicht erforderlichen Zufahrtsstrecken müssen selbstverständlich nicht in Betracht gezogen werden. So gesehen ist der Antrag Bircher materiell gleichbedeutend wie der Minderheitsantrag. Sie können dem einen oder dem anderen Antrag zustimmen.

Fischer-Sursee: Wir haben richtigerweise bei Artikel 6bis seinerzeit hinzugefügt, dass die Zufahrtsstrecken innert nützlicher Frist ebenfalls ausgebaut werden müssen. Der Ständerat hat *expressis verbis* auch noch die Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland erwähnt. Diese Fassung scheint mir logisch und sachlich richtig zu sein, sie ist aber auch intellektuell redlich. Sinn und Zweck der Neat ist es ja, einerseits den internationalen Güterschwerverkehr auf die Schiene zu bringen, andererseits das schweizerische Bahnnetz an das europäische Hochleistungsnetz anzuschliessen, das heisst, den Personenverkehr in dem Sinne miteinzubeziehen, dass die attraktiven Zentren der Schweiz für den Personenverkehr innert kurzer Zeit erreichbar sind. Wie soll das geschehen? Es geschieht durch den Ausbau der Zufahrtsstrecken. Zu den Zufahrtsstrecken gehören logischerweise die Knotenbahnhöfe.

Die Kette ist immer so stark wie ihr schwächstes Glied. Das gilt auch für die Kapazität der Bahn: Tunnel und Fahrstrecken nützen wenig, wenn an gewissen Stellen Engpässe bestehen. Ein solcher Engpass besteht beispielsweise in Luzern. Ich kann Ihnen das am Beispiel des Bahnhofes und der Stadt Luzern gut darlegen. Die derzeitige maximale Kapazität des Bahnhofes Luzern beträgt 380 Züge. Gemäss Fahrplan 1990/91 verkehren heute bereits 378 Züge. Also ist die Kapazität bereits voll ausgeschöpft. Die «Bahn 2000» rechnet mit zusätzlichen 180 Zügen; wenn die Neat noch dazukommt, ist der Bahnhof Luzern hoffnungslos verstopft. Sie wissen es: Wir haben dort bei der Zufahrt ein Nadelöhr. Die Züge müssen mit geringer Geschwindigkeit fahren; sie müssen im Bahnhof eine Spitzkehre machen, da es sich um einen Sackbahnhof handelt.

Der Ausbau der Zufahrtsstrecke ist praktisch nicht oder nur mit ungeheurem Aufwand möglich, weil er bautechnisch äusserst schwierig ist und die Raumverhältnisse problematisch sind. Somit bringt nur ein Durchgangsbahnhof Luzern die richtige Lösung. Sie wissen, dass seinerzeit beim Neubau die entsprechenden Vorarbeiten geleistet wurden, so dass es technisch problemlos möglich ist.

Ich erinnere Sie an die Aussage des Kommissionspräsidenten, als die seinerzeitige Standesinitiative für einen Durchgangsbahnhof Luzern behandelt wurde. Dort hat der Präsident wörtlich gesagt: «Die Bundesbahnen gehen davon aus, dass für diese Verbesserung im Reiseverkehr (auf der Nord-Süd-Achse) nicht nur der Gotthard-Basistunnel, sondern auch der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut werden müsste.» Ich verweise Sie auf das Protokoll, das Amtliche Bulletin des Nationalrats, 1983, Seite 1370. Geschieht dies nicht, dann ist die Folge, dass Luzern von den internationalen Reisezügen umfahren wird.

Luzern ist aber ein touristisches Zentrum. Es ist Ausgangspunkt für viele Touristenorte der Innerschweiz. Wir müssen uns klar sein: Wir bauen die Alpen transitlinie nicht nur für die Bedürfnisse des internationalen Personenverkehrs in dem Sinne, dass Reisende aus dem Ausland die Schweiz von Basel bis Chiasso innert drei Stunden durchfahren und von unserer Landschaft ein Auge voll nehmen können und ausser dem Abfall hier in der Schweiz keinen Fünfer zurücklassen. Wir müssen auch für unsere innerschweizerischen Bedürfnisse,

also für die Personenverkehrs-Bedürfnisse innerhalb der Schweiz, bauen, und dazu gehört, dass z. B. auch die Strecken Basel-Luzern, Tessin-Luzern problemlos befahren sind.

Die Formulierung, wie sie der Text vorsieht, ist ja durchaus offen. Es ist vor allem auch der zeitliche Faktor offen; man kann im Baukastensystem bauen. Es ist also nicht so, dass sofort gebaut werden muss, sondern man kann sich nach den finanziellen Mitteln richten.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat auf eigene Kosten – ich betone das – eine Zweckmässigkeitsstudie ausarbeiten lassen, die zeigt, dass dieser Ausbau realistisch, möglich und auch sinnvoll ist.

Ich bin daher der Meinung, wir müssten unseren echten schweizerischen Bedürfnissen Rechnung tragen und daher diese Knotenbahnhöfe ausbauen, vor allem den Bahnhof Luzern.

Sie wissen ja: Die Zentralschweiz und Luzern liegen im Herzen der Schweiz. Ich bitte Sie, auch ein Herz für das Herz der Schweiz zu haben.

Aregger: Der Antrag Fischer-Sursee ist identisch mit meinem Antrag. Ob er angenommen wird oder nicht, ändert nichts an der Tatsache, dass das Problem der einzigen doppelspurigen Zufahrtslinie zum Bahnhof Luzern gelöst werden muss. Nachdem schon die «Bahn 2000» eine Steigerung auf über 500 Züge bringen soll, ist es eigentlich erstaunlich, dass die Kapazitätserweiterung nicht schon gebaut wird. Wie soll denn der zusätzliche Verkehr im Zusammenhang mit dem Gotthard-Alpentransit verkraftet werden? Wenn das Problem nicht bald entschlossen angegangen wird, degradieren wir den neuen Bahnhof Luzern zu einer Glas- und Betonfassade.

Luzern ist sehr enttäuscht darüber, dass weder im Rahmen der Vorlage «Bahn 2000» noch im Rahmen der Gotthard-Alpentransit-Vorlage zu einem betrieblich schon lange bekannten Missstand Stellung genommen wird oder konzeptionelle Lösungsansätze aufgezeigt werden.

Mit der Zustimmung zur Fassung des Ständerates schlagen Sie die Türe nicht zu; Sie öffnen sie, wenn auch nur einen Spalt breit, aber Sie schaffen der Alpentransit-Vorlage neue Freunde, die sie meiner Meinung nach dringend braucht.

Bircher Silvio: Sie haben den bisherigen Voten entnehmen können: Es geht um ein Problem der zentralschweizerischen Kantone, derjenigen Kantone, die einen grossen Anteil unseres schweizerischen Eisenbahnnetzes ausmachen. Man kann sicher auch sagen, dass sie doch ein rechtes Gewicht auf die Waagschale legen.

Das Kernproblem, das bisher umstritten war – bei dem Aussage gegen Aussage steht –, ist folgendes: Die betroffenen Kantone sagen aufgrund ihrer eigenen näheren Untersuchungen, dass mit der Inbetriebnahme der Neat Engpässe bei ihrem regionalen und beim Schnellzugsnetz entstehen würden. Das heisst also, wenn die Neat voll läuft, müssten Regionalzüge oder Schnellzüge in ihrer Region über die Klänge springen. Es ist natürlich verständlich, dass diese Kantone sich jetzt wehren, dass sie die bisher abgegebenen Versprechen, nach denen die Kapazitäten auf dem bisherigen Zufahrtsschiennetz genügen würden, in Zweifel ziehen und dass sie eine Sicherheit haben wollen.

Wenn ihre Bedenken berechtigt sind, brauchen wir den Ausbau dieser Zufahrten. Man muss sich diesbezüglich zusätzlich vergewissern. Diese Kantone haben die Auswirkungen des Transitverkehrs: Sie haben die Lärmimmissionen, sie haben andere Nachteile in Kauf zu nehmen. Also dürfen sie sicher nicht bestraft werden, indem man ihnen noch ihren eigenen öffentlichen Verkehr schmälert.

Ich glaube, das ist eigentlich der Kern dieses Artikels 6bis. Wir müssen nach einer Fassung ringen, diese Fassung über die Bühne bringen; eine Fassung, die für einmal weder die Ostschweiz noch die Westschweiz betrifft – obwohl diese beiden Regionen wichtig sind –, sondern prioritär entlang des Nord-Süd-Stranges durch die Schweiz legitime, eigene öffentliche Verkehrsinteressen sicherstellt. Es geht – geographisch gese-

hen – um die Bereiche nördlich von Arth-Goldau und südlich von Lugano; auch der Kanton Tessin ist also inbegriffen, die Strecke, auf der die Basislinie nach Lugano beendete ist. Die Basislinie erstreckt sich von Arth-Goldau bis Lugano. Auch dort, im Kanton Tessin, sind ähnliche Befürchtungen von den kantonalen Instanzen deponiert worden.

Wir haben nördlich von Arth-Goldau vor allem den Durchgangsbahnhof oder – je nachdem, wie er ausgestaltet wird – den Sackbahnhof Luzern. Die Zufahrt nach Luzern ist nicht sichergestellt; dann ist die Zufahrtsstrecke durchs Freiamt sehr exponiert; im weitern sind der Zugang durchs Fricktal und der ganze Agglomerationsverkehr von Basel in Richtung Fricktal, der immer grösser wird, problematisch. Wenn Sie dort eine Neat-Kapazität haben, die diesen Verkehr verdrängt – es sind Verkehrsexperten dieser Kantone, nicht wir Politiker, die diese Zahlen auf den Tisch legen und sagen, nach Inbetriebnahme der Neat würden diese und jene Regionalzüge gestrichen –, dann müssen wir unseren öffentlichen Verkehr auf Bussen oder, was noch gravierender wäre, wieder über den Privatverkehr abwickeln; da machen wir nicht mit. Man muss schon sehen: Es stecken dahinter reelle Berechnungen und wirkliche Befürchtungen der betroffenen Kantone.

Was hält nun der Bundesrat diesen Befürchtungen entgegen? Er ist ja auch nicht so dumm und sagt einfach: Warten wir einmal, was da kommt, bis der Verkehr zusammenbricht. Vielmehr hat der Bundesrat vorgesorgt und gesagt: Wir gehen nach dem Baukastensystem vor; wenn diese Strecken wirklich nicht reichen sollten, beantragen wir dann den nötigen Kapazitätsausbau. Aber das geht diesen Kantonen zuwenig weit. Diese Kantone befürchten, dass es, wenn die Inbetriebnahme der Neat einmal vollzogen ist und dieses Baukastensystem spielen soll, notwendigerweise Jahre dauert, bis die Bauten vollendet sind. Sie kennen die Einsprachefristen und die Dauer der ganzen Planungs- und Projektierungsphase. Das wird dann sicher einige Jahre dauern.

Deshalb jetzt ein Gegenantrag. Sie haben den Beschluss des Ständerats und den Antrag der Minderheit (Thür); ich aber habe die Meinung vertreten – und Ihnen deshalb diesen schriftlichen Antrag vorgelegt –, dass wir etwas entgegenkommen können, auch um keine Zufahrtsausbauten auf Vorrat zu machen, und dass wir die erforderlichen Zufahrtsstrecken bis zur Inbetriebnahme der Neat anpassen müssen. Diese sind im Gespräch zwischen Bundesrat, SBB und den betroffenen Kantonen zu ermitteln: Stimmen die vorliegenden Zahlen, stimmen die Befürchtungen? Wenn ja, dann sind bis zur Inbetriebnahme der Neat die erforderlichen Ausbauten vorzunehmen.

Was Herr Thür in seinem Minderheitsantrag vergessen hat: Es geht natürlich auch um den Kanton Tessin. Man kann nicht so egoistisch sein und nur alles, was nördlich von Arth-Goldau geschieht, einbeziehen. Man muss so ehrlich sein und auch den ganzen Planungsbereich südlich von Lugano einbeziehen. Also habe ich in meinem Antrag noch «und im Süden» eingefügt, wo der Tessiner Regionalverkehr bedroht sein könnte. Auch die Tessiner haben uns solche Zahlen vorgelegt; auch dort müsste bis zur Inbetriebnahme der Neat, nur sofern erforderlich, ein Ausbau der Zufahrtsstrecken vollzogen werden. Ich bitte Sie also sehr, auch im Sinne eines Entgegenkommens – sowohl gegenüber Ständerat wie auch gegenüber den betroffenen Kantonen –, dem Kompromissvorschlag, den ich vorgelegt habe, zuzustimmen.

Ich kann Ihnen verraten – obwohl Referendumsdrohungen nicht mehr wirken und auch deplaziert sind –: Diese Kantone haben im Gespräch mit uns genau das gleiche gesagt. Wenn ihr hier nicht erwirken könnt, dass uns der Bundesrat, dass ihr uns mit dieser Vorlage entgegenkommt, dann werden wir zentralen Mittellandkantone dieser Vorlage reserviert bis ablehnend gegenüberstehen. Ich habe mich verpflichtet, mich für diese Anliegen hier einzusetzen, und ich stehe auch hinter der Neat-Vorlage; aber ich muss Sie einfach bitten, mit dem gleichen Ernst, mit dem wir uns der Walliser Anliegen und des Einbezugs der Ostschweiz angenommen haben, auch hier, wo es um zentralschweizerische, um zentrale schweizerische Anliegen geht, mitzumachen und uns etwas entgegenzukommen. Deshalb bitte ich Sie um Unterstützung meines Antrages.

Bonny: Zuerst möchte ich einmal den falschen Eindruck korrigieren, der jetzt durch die Antragsteller bewirkt worden ist, nämlich dass wir mit Bezug auf den Ausbau dieser Zufahrtsstrecken mit leeren Händen dastehen. Das stimmt natürlich nicht.

Die Kommissionsmehrheit und die freisinnig-demokratische Fraktion beantragen Ihnen, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten, wonach innert nützlicher Frist der Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicherzustellen und die Finanzierung zu regeln ist. Wir gehen jetzt noch einen Schritt weiter, indem wir auch die Koordination mit den Privatbahnen miteinbeziehen wollen – eine Idee, die vom Ständerat her kam.

Nachdem wir jetzt verschiedene Sündenfälle des Ständerates ausgemerzt haben, geht es hier darum, auch einen letzten, wichtigen Sündenfall zu beseitigen. Es geht doch nicht an, dass wir diese Knotenbahnhöfe einbeziehen. Es wird jetzt immer wieder vom Bahnhof Luzern gesprochen; das ist unvollständig. Bei dieser Formulierung sind aber auch andere Knotenbahnhöfe denkbar. Da ist Spielraum offen, und Spielraum im Zusammenhang mit der Neat – das haben wir gelernt – heisst immer auch finanzielle Konsequenzen. Wir sehen auch nicht ein, was die Öffnung nach Süden soll; dort werden auf andere Weise, durch Abgrenzungen, klare Lösungen getroffen werden müssen. Dann muss ich sagen: Der Antrag Bircher Silvio mit dem Hinweis auf den «erforderlichen» Ausbau bringt an sich nichts. Ich hoffe nämlich sehr, dass wir uns bei der nationalrätlichen Fassung, wo wir ja auch von Ausbau sprechen, auf den wirklich erforderlichen beschränken; das ist doch selbstverständlich.

Aus all diesen Gründen möchte ich Ihnen im Namen der freisinnigen Fraktion beliebt machen, dass wir hier die Linie – mit der kleinen Korrektur: «Koordination mit den Privatbahnen» –, die wir im ersten Beschluss gefasst haben, beibehalten sollten.

Fischer-Seengen: Gelegentlich wird mir der Vorwurf gemacht, ich sei für die Streichung der Zusatzanträge, sei mir aber nicht zu schade, trotzdem Sonderwünsche des Aargaus zu vertreten. Ich muss Ihnen sagen: Der Minderheitsantrag Thür und der Antrag Bircher Silvio sind nicht in die Kategorien «Wunschkonzert» oder «Zusatzwünsche» einzureihen. Sie hängen direkt mit der Funktionsfähigkeit der Neat zusammen. Ein Ja zu den Transversalen bedeutet logischerweise auch ein Ja zu den Zufahrtsstrecken; ohne Zufahrtsstrecken funktioniert die ganze Neat nicht. Der Antrag der Minderheit (Thür), der das Begehren zeitlich etwas früher fixieren möchte, könnte tatsächlich, wie Bundesrat Ogi anlässlich der Kommissionssitzung ausgeführt hat, zu einem Missverständnis führen, indem er so interpretiert wird, dass bis zur Inbetriebnahme nicht nur nötige, sondern auch wünschbare Ausbauten realisiert werden sollen. Ich bin ganz klar nicht dieser Meinung, sondern finde, dass man es auf das Notwendige, auf das tatsächlich Erforderliche reduzieren müsse, und dem trägt nun der Antrag Bircher Silvio Rechnung.

Ich bitte deshalb die Minderheit, ihren Antrag zurückzuziehen und dafür den Antrag Bircher Silvio zu unterstützen.

Lanz: Ich spreche nicht für die SP-Fraktion, sondern Herr Silvio Bircher hat mir drei Minuten seiner Redezeit, die er nicht mehr nutzt, für ein persönliches Wort abgetreten.

Ich bin auch intellektuell redlich und sage Ihnen, worum es geht: Unser Luzerner Bahnhof ist modern, wurde Ende des 20. Jahrhunderts gebaut, hat aber eine Zufahrt, die über hundert Jahre alt ist und einfach nicht zu genügen vermag. Es handle sich nicht um ein Neat-Problem, wird mir der Bundesrat sagen. Das ist zwar nicht die ganze Wahrheit. Aber selbst wenn dem so wäre, müsste ich hier für meine Region eintreten, ist doch die Vorlage durch die Integration der Ostschweiz ohnehin zu einem Gemischtwarenladen verkommen. Die heutige Zufahrt in Luzern erlaubt es nicht, den Erfordernissen gerecht zu werden, die künftig an den Schienenverkehr in der Zentralschweiz gestellt werden. Diese Tatsache ist auch in der Verwaltung nicht unbedingt bestritten.

Der Eisenbahnknoten Luzern muss ausgebaut werden – ich

nenne jetzt keinen Termin. Sinnvollerweise heisst das, dass der Tiefbahnhof, in den Kanton und Stadt Luzern schon einige Millionen investiert haben, realisiert werden müsste. Vom Bundesrat wurde zwar vor Jahresfrist der Luzerner Regierung gegenüber in Aussicht gestellt, dass die zeitliche Priorität für den Bau des Luzerner Bahnhofes dann festgelegt werden könne, wenn die damit zusammenhängenden Probleme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene ganzheitlich aufgezeigt seien. Ich wundere mich einfach, dass man sich so vehement gegen den Wortlaut des Ständerates wendet. Das macht nicht nur mich, sondern alle Luzerner etwas hellhörig, denn gebrannte Kinder scheuen das Feuer, und wer aus der Vergangenheit nichts gelernt hat, dem ist nicht zu helfen, so könnte es später einmal heissen.

Darum bitte ich Sie, dem Antrag Fischer-Sursee/Aregger zuzustimmen. Ein Grossteil der SP-Fraktion wird das auch tun.

Noch eine Frage, Herr Bundesrat: Kann der Bundesrat heute versprechen, dass er es mit dem Luzerner Tiefbahnhof nicht so hält wie mit der Seetalbahn, für die der Bundesrat vor Jahren Zusicherungen machte und heute in Richtung Null-Lösung laviert. Ich hoffe auf eine günstige Antwort und danke Ihnen dafür.

M: Zbinden Paul, rapporteur: Il s'agit ici d'assurer les lignes d'accès, notamment pour le Gothard. L'idée de base de la commission était de prévoir l'extension, en temps utile, des lignes d'accès déjà existantes aux transversales, et elle a surtout pensé à la région du canton d'Argovie qui comprend encore des points faibles, à Lenzbourg par exemple.

Quant au Conseil des Etats, il voudrait ajouter les gares de jonction et toutes sortes d'autres lignes d'accès, non seulement sur le Plateau, mais également au sud du pays.

La commission, par 20 voix contre 3, estime qu'il ne faut pas ouvrir ces portes, dont les conséquences financières seraient incontrôlables. En effet, tous les vœux seront possibles. En outre, ce genre d'ouverture risque d'être une promesse que nous ne pourrions pas tenir. Certaines propositions prévoient, entre autres, la gare de jonction de Lucerne qui coûterait entre 300 millions et un milliard, selon les désirs. Or, la gare de Lucerne en tant que telle n'est pas en relation directe avec le transit alpin. Une extension de cette gare, qui vient d'ailleurs d'être reconstruite, pourrait très bien être prévue par le biais du budget CFF.

Il en est de même pour le sud. L'aménagement de gares de jonction et de lignes d'accès à cette région engendrerait des coûts absolument incontrôlables. Nous vous invitons donc à maintenir la version du Conseil national, bien plus limitée que celle du Conseil des Etats qui ouvre toutes les portes. Nous vous proposons par contre d'ajouter la phrase qui demande la coordination avec les chemins de fer privés; nous estimons que cela est nécessaire.

Quant aux propositions Fischer-Sursee et Aregger, elles concernent la gare de jonction de Lucerne dont les problèmes peuvent être résolus – comme je l'ai dit – par les CFF. J'aurais bien voulu, en ma qualité de président, introduire le cas de la gare de Fribourg. Il y a longtemps qu'il est indispensable de la refaire, mais j'ai préféré y renoncer!

La proposition de la minorité de la commission, conduite par M. Thür, et de M. Bircher Silvio, stipule que les lignes d'accès et les stations devraient être réalisées jusqu'à la mise en service des transversales alpines. Il faut laisser le temps nécessaire et observer l'évolution du trafic avant de réaliser ces lignes d'accès ou ces extensions, tant au nord qu'au sud. C'est dans ce sens que nous vous invitons à vous rallier à la majorité de la commission et à rejeter les propositions de minorité.

Schüle, Berichterstatter: Bei Artikel 6bis bittet Sie die Kommissionsmehrheit – mit 20 zu 3 Stimmen –, an Ihrem ursprünglichen Beschluss festzuhalten, aber die beschlossene Formulierung mit dem Zusatz zu ergänzen: «... er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.»

Es geht hier um zwei Problembereiche:

1. Welche Folgeinvestitionen sind in die Alpentransit-Vorlage aufzunehmen und ausdrücklich zu nennen? Die Herren Aregger und Fischer-Sursee verlangen – mit dem Ständerat –, dass

auch die Knotenbahnhöfe und die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden zu nennen sind. Zum letzten Punkt vorweg: Im Süden sieht die Sache völlig anders aus. Wir kennen lediglich noch den Ast Richtung Locarno, und wir haben mit der Option Luino bereits dafür gesorgt, dass dort die Anschlussmöglichkeiten gewahrt bleiben.

2. Auf welchen Zeitpunkt hin sind diese Investitionen zu realisieren? Hier haben wir die Minderheit Thür und den Antrag Bircher Silvio, die verlangen, dass dieser Ausbau im Zufahrtsbereich bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinie sicherzustellen sei. Sie wollen diese Investitionen also subito auf die Inbetriebnahme hin verwirklichen. Wir müssten damit Abstand nehmen vom Baukastensystem, vom Prinzip, diesen Alpentransit sukzessive durch die notwendigen Zusatzinvestitionen zu ergänzen. Wir müssten also alle Zufahrten und Knotenbahnhöfe bereitgestellt haben, wenn die Tunnels fertiggebaut sind. Hier müssen wir einfach feststellen, dass wir solche Ergänzungsinvestitionen nicht auf Vorrat beschliessen dürfen.

Es sei intellektuelle Redlichkeit gefragt, hat Herr Fischer-Sursee betont. Da möchte ich den Vertretern aus dem Kanton Luzern die Gegenfrage stellen: Wollen Sie den tatsächlich den Güterverkehr in Ihren neuen, modernen Bahnhof Luzern hineinbringen? Ihre Argumentation, wonach ein moderner Bahnhof auch eine moderne Zufahrt brauche, ist sicher berechtigt. Diese Forderung gehört aber nicht in das Paket Alpentransit. Bei mehr als drei Vierteln dieses Alpentransits handelt es sich ja um Güterverkehr, und nur der kleine Rest wird Personenverkehr sein. Luzern liegt dazu nicht an der Alpentransitlinie selbst. Wegen vielleicht 20 Prozent Personenverkehr können wir doch dem Projekt Knotenbahnhof Luzern nicht auch noch unter dem Titel «Alpentransit» zum Durchbruch verhelfen. Dieses Projekt gehört allenfalls in ein künftiges Konzept «Bahn 2010».

Wir beantragen Ihnen, an unserem Beschluss festzuhalten, alle diese Zusatzanträge abzulehnen und den Zusatz des Ständerats, «er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen», aufzunehmen.

Fischer-Sursee: Der Berichterstatter deutscher Zunge hat soeben gefragt, ob wir den Güterverkehr in Luzern wollen. Ich habe kein Wort über den Güterverkehr verloren; den wollen wir auch nicht. Es wäre auch gar nicht sinnvoll, die Tonnen durch die Stadt Luzern zu schleppen.

Ich habe ausdrücklich erklärt: Wir brauchen den Tiefbahnhof, um an das Hochleistungs-Personenzugsnetz angeschlossen zu werden; das ist unser Ziel. Es ist doch sinnvoll, dass das touristische Zentrum der Zentralschweiz an diese Fernlinien angeschlossen wird. Mehr wollen wir nicht!

Bundesrat Ogi: Herr Fischer-Sursee hat es gesagt: Das Herz im Herzen der Schweiz will keinen Güterverkehr.

Herr Bircher, die Formulierung des Nationalrats von Artikel 6bis lautet: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.» Ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie angesichts dieser Formulierung noch mit einem Referendum drohen, dann suchen auch Sie den Notausgang, um dieses Referendum zu unterstützen. Das ist einfach nicht korrekt. Wir wollen das tun, wenn es notwendig wird. Wir können doch nicht sozusagen auf Vorrat bauen, sondern wir gehen von den Kapazitäten aus, welche wir in den nächsten 30, 40 Jahren zu bewältigen haben. Entsprechend bauen wir einmal aus. Wenn es zu einem späteren Zeitpunkt nötig ist, dann werden wir eben im Sinn dieses Baukastensystems anpassen müssen.

Wenn Sie den Artikel 6bis in der Fassung des Ständerates annehmen – ich möchte Sie bitten, diese Fassung abzulehnen –, dann gehen Sie ein hohes Risiko ein, weil Sie damit Erwartungen schüren und weil es heute nicht abzusehen ist, welche Auswirkungen diese Mehrkosten, die dann dieser Artikel zur Folge haben könnte, mit sich bringen. Die Erwartungen aufgrund des Textes sind sehr hoch. In der Praxis und aus der Sicht des Bundes ist heute kein echter Ausbaubedarf vorhanden. Wir haben ja diese Plattformen in den Kommissionen besprochen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass das Sy-

stem der «Bahn 2000» und das System der Neat – die beiden Systeme müssen ja ineinandergreifen – für die nächsten zwanzig bis vierzig Jahre genügen sollten. Deshalb eben auch kein Ausbau auf Vorrat!

Ich muss Ihnen trotzdem einige Zahlen an den Kopf werfen. Ich bitte um Nachsicht. Wenn Sie diesen Anträgen des Ständerates und jetzt zum Teil auch von Herrn Silvio Bircher zustimmen, hätte dies zur Folge, dass die Zufahrten im Norden und im zentralen Mittelland mindestens 1,5 Milliarden Franken und die Zufahrten im Süden etwa 2 Milliarden Franken kosten könnten. Wenn noch der Raum Comer See dazukäme und auch dort ausgebaut werden müsste – was Sie ja nicht beschlossen haben –, dann würden sich diese Summen um weitere Milliarden Franken erhöhen, und ein Staatsvertrag wäre auch noch nötig.

Zum Knotenbahnhof Luzern gibt es im Moment vier Studien, Sie wissen es, Herr Fischer-Sursee und Herr Aregger. Diese Studien rechnen mit Kosten von 250 Millionen bis zu einer Milliarde Franken. Es gibt natürlich weitere Bahnhöfe, die irgendwie dieses «Knotenbahnhofsrecht» in Anspruch nehmen könnten. Ich werde noch auf Ihre Äusserungen, Herr Fischer-Sursee und Herr Aregger, zurückkommen.

In bezug auf die Behauptungen von Herrn Thür bezüglich den zugespielten Akten von SBB-Mitarbeitern möchte ich eigentlich das wiederholen, was ich bereits Herrn Stucky gesagt habe: Es gibt eine Führung bei den SBB. Die SBB haben in Absprache mit dem BAV die Verkehrskonzeption zu entwickeln. Wenn Mitarbeiter interne Papiere verteilen, dann sind das Papiere ohne Wert. Das muss ich Ihnen klar und deutlich sagen.

Nun haben auch Herr Fischer-Sursee, Herr Aregger und Herr Lanz zum Ausdruck gebracht, dass der Bahnhof Luzern durch die Neat Probleme bekommen und diesen Mehrverkehr nicht verkraften könnte. Ich muss Ihnen hier folgendes sagen: Gemäss der «Betrieblichen Plattform» werden täglich 36 alpenquerende Schnellzüge zwischen Luzern und Arth-Goldau verkehren. Das ist stündlich ein Zug, gleich wie heute. Zusätzlich fährt jede Stunde ein Zug von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern. Also auch hier eine neue Verbindung. Damit ist der Standort Luzern aufgewertet. Heute fährt – damit Sie das nicht vergessen – jede zweite Stunde ein Zug zwischen Luzern und St. Gallen. Beim Taktfahrplan wiederholen sich alle Zugsbewegungen stündlich. Ein Zug, der jede zweite Stunde im Gespinne Platz hat, hat es auch jede Stunde. Luzern, Touristenzentrum der Innerschweiz, wird – und da sollten Sie sich eigentlich freuen – keinen Gütertransitverkehr bekommen. Auch die Steilrampe, die vor Luzern – Sie kennen sie – bei Emmenbrücke vorhanden ist, stellt ein Problem dar, das wir gelegentlich lösen müssen, das aber auch ein Grund war, weswegen Luzern keinen Gütertransitverkehr bekommt.

Ich bitte Sie daher, zur Kenntnis zu nehmen, dass dieser Tiefbahnhof, wie Sie ihn jetzt in die Vorlage hineinbringen möchten, aufgrund der heutigen Berechnungen noch nicht nötig ist. Aber dass wir das Problem erkannt haben, ersehen Sie schon daraus, dass eine Arbeitsgruppe, der Vertreter der SBB, der Stadt und des Kantons Luzern angehören, die Frage langfristig prüfen wird. Jetzt haben wir uns mit Prioritäten auseinanderzusetzen, und wir können nicht alles Wünschbare – ich sage das immer wieder – auch schon in Angriff nehmen. Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Ich möchte Sie zum Schluss auch bitten, den Antrag von Herrn Silvio Bircher abzulehnen. Dieser Antrag würde zur Folge haben, dass wir mit diesen Ausbauten praktisch schon beginnen müssten, auch wenn wir zur Kenntnis nehmen können, dass die Kapazitäten noch ausreichen.

Wir werden ja auch im Rahmen der Lärmvorschriften alles daransetzen, sämtliche Lärmsanierungen bis ins Jahr 2002 zu realisieren. Prioritär werden wir diese Sanierungen an der Neat-Achse in Angriff nehmen. Auch das wird wieder Kosten auslösen. Man spricht heute von rund 2,2 Milliarden Franken für das ganze Netz der SBB.

Wir haben uns auf das Wesentliche zu konzentrieren und können diese vielleicht in einer späteren Phase wünschbaren Arbeiten jetzt nicht in Angriff nehmen.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit und vor allem

dem Bundesrat zu folgen und alle anderen Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Bircher Silvio 83 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit offensichtliche Minderheit

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 89 Stimmen
Für den Antrag Bircher Silvio 54 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Fischer-Sursee/Aregger 17 Stimmen

Art. 7 Abs. 1, Art. 8 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 7 al. 1, art. 8. al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Bundesrat Ogi: Im Vorprojektverfahren nach Artikel 8 werden Kantone und Bundesbehörden angehört. Im darauffolgenden Plangenehmigungsverfahren nach Artikel 9 ist nach dem dringlichen Bundesbeschluss in der ersten Verfahrensetappe, also im Vorprüfungsverfahren, erneut die Vernehmlassung der Kantone und Bundesbehörden vorgesehen. Darin können Doppelspurigkeiten liegen, sofern zweimal annähernd gleiche Projekte mit dem gleichen Ausführungsstand geprüft werden; das muss aber nicht so sein. Unter Umständen lässt das Vorprojekt noch viele Fragen offen. Ich denke an Bedingungen aufgrund von Umweltschutz, Raumplanung usw., welche erst später geklärt werden müssen. Dann bleibt ein Vorprüfungsverfahren nach dringlichem Bundesbeschluss sinnvoll. Doppelspurigkeiten liegen dann keine mehr vor. Das wollte ich Ihnen zu Artikel 9 der Klarheit halber und zuhanden der Materialien sagen.

Angenommen – Adopté

Art. 11–13, 18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident: Der Beschlussentwurf A aus dem Geschäft 91.042 ist in den vorliegenden Beschluss integriert.

B. Bundesbeschluss über eine Aenderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS)

B. Arrêté fédéral relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS)

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

.... Simplonlinie bleiben vorbehalten.

(Für den Einbezug der Ostschweiz wird auf Beschluss D verwiesen.)

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

.... Simplon sont réservés.

(Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D.)

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Thür, Bodenmann, Schmidhalter)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Biffer

Minorité

(Thür, Bodenmann, Schmidhalter)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Ordnungsantrag Friderici

Der Betrag in Artikel 1 Absatz 1 von Bundesbeschluss C, Gesamtkredit, ist zu aktualisieren und hat die geschätzten Kosten sämtlicher Zusätze gemäss Beschlüssen der eidgenössischen Räte zu umfassen.

Motion d'ordre Friderici

Compte tenu des modifications apportées au projet initial du Conseil fédéral, le montant porté à l'article premier, 1er alinéa, de l'arrêté fédéral C, au titre du crédit global, doit être actualisé et comprendre les coûts estimatifs de toutes les adjonctions prévues par les Chambres fédérales.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Pour ma part, l'article 1bis est un article des plus importants, notamment en ce qui concerne les conséquences financières. Le Conseil des Etats, avec nous, a retenu, à l'article premier de cet arrêté de financement, la limite de crédit de construction de 14 milliards. Malgré toutes les extensions qu'il avait préconisées, il n'a pas osé toucher à ce chiffre qui suscite déjà une certaine inquiétude. Par contre, il a trouvé une échappatoire à cet article. J'appelle cet article un article «bidoñ» ou, si vous voulez, le cheval de Troie financier de tout ce projet du transit alpin. En effet, il réserve «toutes les dépenses supplémentaires résultant de la législation». Que veut-il dire? Il veut que toutes les mesures supplémentaires qui proviennent de la protection de l'environnement et du paysage, celles causées par l'aménagement du territoire soient ajoutées au crédit global de 14 milliards.

La large majorité de la commission (15 voix contre 4) estime qu'il ne faut pas suivre le Conseil des Etats sur ce chemin, étant donné que les coûts de ce transit alpin deviennent incontrôlables. Les frais supplémentaires que le Conseil des Etats voulait introduire ici, à part les 14 milliards, ne sont pas prévisibles. Dans la mesure où ils sont effectivement prévisibles aujourd'hui, ils doivent être contenus dans le crédit de 14 milliards. Dans ce crédit-là les projets tiennent déjà compte de certaines exigences de la législation actuelle. Il serait tout à fait faux d'ouvrir cette porte pour le financement. Je m'imagine mal également comment expliquer au peuple

s'il y a un référendum – et nous l'attendons – cette échappatoire qui ouvre la porte à toutes les dépenses imaginables, souhaitables ou non. Pour ma part en tout cas, j'estimais que dans les 14 milliards étaient inclus les frais qui découlent de la législation actuelle.

Je vous prie instamment, avec la majorité de la commission, de biffer cet article 1 bis et de nous en tenir aux 14 milliards tels qu'ils sont fixés à l'arrêté C de ce transit alpin.

Schüle, Berichterstatter: Wir dürfen die Schleuse für all diese Forderungen nicht öffnen, die man künftig in diesen Artikel 1 bis über sogenannt gesetzesbedingte Mehrkosten verpacken könnte. Die Ablehnung des Minderheitsantrags Thür ist wirklich von fundamentaler Bedeutung im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen. Wir müssen aufgrund des heutigen Preisstandes und des Projektierungsstandes 1989 bereits mit Investitionen von 14 Milliarden Franken rechnen, die Zusatzbotschaft Ostschweiz nicht eingeschlossen, deren Kosten in Beschluss D noch zu entscheiden sein werden.

Der Ständerat hat diesen Artikel mit 18 zu 14 Stimmen, also relativ knapp, aufgenommen. Es ist ganz klar, dass die heutigen gesetzlichen Auflagen in diesen Krediten mitenthalten sind. Nach der geltenden Gesetzgebung bleiben Mehrkosten infolge Gesetzesänderungen immer vorbehalten. Aber wir dürfen nicht in dieser Weise einen Selbstbedienungsladen öffnen. Mit diesem Antrag könnte man in dreissig, vierzig Jahren wohl alle Kreditüberschreitungen irgendwie rechtfertigen. Darum sollten wir auf den Einbau einer solchen Klausel verzichten.

Thür, Sprecher der Minderheit: Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen. Ich bin in einem Punkt mit dem Kommissionsreferenten deutscher Sprache einverstanden, nämlich dass es bei diesem Artikel um einen fundamentalen Artikel geht – gleich wie bei Artikel 1 bis im Bundesbeschluss A. Nach unserer Auffassung wäre es eine Selbstverständlichkeit, dass man die Mehrkosten, die durch umweltbedingte Aufwendungen, durch Landschaftsschutz, Raumplanung usw., bedingt sind, auch im Rahmen dieses Projektes zu bezahlen hat.

Die Behauptung von Herrn Schüle, dass im Betrag von 14 Milliarden Franken diese Positionen bereits enthalten seien, ist eine oberflächliche Argumentation. Für diesen 14-Milliarden-Kredit sind die Positionen ja nicht im Detail aufgelistet, beispielsweise welche Aufwendungen der Lärmschutz zur Folge haben wird. Es wird dereinst so sein, dass man mit diesen 14 Milliarden Franken das bezahlt, was man bezahlen kann, nämlich das Graben des Loches, und alles, was nachher kommt, die flankierenden Massnahmen, wird auf der Strecke bleiben. Wenn man heute davon redet, man wolle nicht Schleusen öffnen, so will man doch im Klartext sagen: Wenn das Geld nicht mehr reicht, wird das, was durch den Umweltschutz bedingt ist, nicht bezahlt werden.

Ich bitte Sie also, diesem Artikel, den der Ständerat beschlossen hat, zuzustimmen. Wenn Sie diese Vorlage unter ökologischen Gesichtspunkten glaubwürdig verteidigen wollen, kommen Sie nicht darum herum; Umweltschutz kostet eben Geld.

M. Friderici: Plutôt qu'une proposition on pourrait dire qu'il s'agit là d'une motion d'ordre. En effet, lorsque nous votons des tronçons supplémentaires, nous devons également voter des crédits supplémentaires. Et le fait de rester à 14 milliards à l'article premier, je crois que ce n'est pas correct vis-à-vis du peuple et vis-à-vis des personnes appelées à se prononcer lors d'un futur référendum.

Je demande au Conseil fédéral de fixer exactement les montants correspondant aux tronçons de lignes supplémentaires et aux tunnels supplémentaires que nous avons acceptés aujourd'hui dans ce conseil. C'est clair que la commission devra se réunir une nouvelle fois, mais si, comme on l'a entendu de toute part, le référendum est lancé, il faut que le peuple puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

Bodenmann: Im Namen unserer Fraktion möchte ich Herrn Bundesrat Ogi eine zentrale Frage stellen: In Bundesbeschluss D Artikel 7 Absatz 3 ist festgehalten: «Spätestens auf

den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Basistunnel müssen die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein.» Dieser Beschluss verspricht den Bewohnern all jener Kantone, die durch Zufahrtsstrecken betroffen sind – und hier geht es nicht hauptsächlich um die Alpen-, sondern um die Mittellandkantone –, ihre Strecken würden lärmtechnisch saniert. Nun ist es aber so, dass sich diese Sanierung bei den Kosten nicht findet. Wir versprechen also etwas, und zwar verbindlich, ohne aufzuzeigen, wie das, was wir versprochen haben, nämlich die entsprechenden Lärmschutzmassnahmen, vorab im Mittelland, finanziert wird.

Der Ständerat hat mit dem Artikel 1 bis das einzig Richtige unternommen, nämlich gesagt: Dort, wo aufgrund eines Gesetzes die Verpflichtung besteht, umweltseitig tätig zu werden, ist die Finanzierung inbegriffen. Konkret: Für alle betroffenen Mittellandkantone gilt – wenn sie gegen die gesetzesbedingten Mehrkosten stimmen –, dass sie zwar das Prinzip der Lärmschutzmassnahmen in der Vorlage haben, aber deren Finanzierung noch nicht.

Von daher möchte ich all jene, die aus Kantonen wie dem Kanton Aargau kommen, bitten, unbedingt der Minderheit zu folgen und die gesetzesbedingten Mehrkosten in diese Vorlage hineinzunehmen. Denn wir alle wissen es: Diese Investition wird bedeutend mehr als 14 Milliarden Franken kosten. Wer heute den Eindruck erweckt, das sei nicht wahr und man werde es in diesem Rahmen machen, belügt die Bevölkerung. Und man darf die Bevölkerung auch dort nicht belügen, wo man ihr gleichzeitig Versprechen macht, nämlich bezüglich Lärmschutzmassnahmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je voudrais encore parler de la proposition Friderici qui est en soi une motion d'ordre étant donné qu'il demande l'adaptation du chiffre de 14 milliards à l'article premier.

Permettez-moi de tirer les conclusions des décisions que nous avons prises. J'estime que le Conseil national a été très strict sur ce point. Il y a voté les extensions suivantes: le chantier de la Surselva, soit 100 à 110 millions, est compris dans le crédit pour le tunnel de base et n'a donc pas de conséquences financières supplémentaires; nous avons voté la variante de Mundbach et il a été précisé que le crédit ne devait pas dépasser le montant actuellement accepté pour le Loetschberg, autrement le Conseil fédéral devrait revenir devant notre conseil; en ce qui concerne la Suisse orientale, pour le Hirzel et le Zimmerberg, 850 millions seront inclus dans l'arrêté D. Nous tirons donc les conséquences financières de nos décisions.

En ce qui concerne la gare de Coire, qui fait partie de l'arrêté D, il est prévu un financement à part. Je peux dire par conséquent que les décisions prises par le Conseil national sont couvertes par la limite des 14 milliards, sous réserve de crédits complémentaires que vous pourrez voter ultérieurement.

Bundesrat Ogi: Ich verhehle Ihnen nicht, dass Artikel 1 bis im Bundesbeschluss C für uns quasi ein eigentlicher «Puk-Artikel» ist. Wir könnten mit diesem Artikel «gäbiger» leben. Er würde alles rechtfertigen. All diese Ausgaben könnten wir rechtfertigen, und wenn ich in dreissig Jahren vor der Puk antreten müsste, könnte ich sagen, Herr Bodenmann und alle seien dabeigewesen, als man diesen Artikel beschlossen habe. Aber wir haben ein Verantwortungsgefühl. Wir dürfen die Schleusen nicht öffnen. Wir dürfen nicht zu übertriebenen Forderungen reizen. Wir halten bis zum Ende durch. Wir sind konsequent. Wir gefährden mit diesem Artikel ein straffes Kostenmanagement. Wir wollen ein straffes Kostenmanagement. Wir wollen nicht die Schleusen öffnen.

Der Text ist auch ein Fremdkörper. Er regelt Selbstverständlichkeiten und gibt ihnen einen falschen Stellenwert. Ich darf darauf hinweisen, dass durch das Umweltschutzgesetz bedingte Mehrkosten immer möglich bleiben müssen.

Ich bitte Sie, auch den Antrag von Herrn Friderici abzulehnen. Die Optionen können wir heute gar nicht errechnen. Werden wir sie bauen? Bauen wir Mundbach, bauen wir Mundbach nicht? Das kann heute nicht gesagt werden. Es ist auch nicht

sicher, was letztlich von dem, was Sie jetzt im Planungsperimeter beschlossen haben, realisiert wird. Es ist schlicht und einfach nicht möglich, diese Kostenrechnung vorzunehmen. Ich darf aber in Erinnerung rufen, dass Sie sich mit dieser Botschaft noch zweimal beschäftigen dürfen – hoffentlich dann etwas rascher: Jetzt beschliessen Sie den Projektierungskredit. In einem zweiten Schritt beschliessen Sie den Verpflichtungskredit für die Tunneln, und in einem dritten Schritt beschliessen Sie die Kredite für die Zufahrtsstrecken. Im Rahmen dieser beiden letzten Schritte können Sie die Aufdatierung der Kosten vornehmen und vielleicht die Sündenfälle, die Sie in diesem Rat möglicherweise begangen haben, noch korrigieren oder mehren.

Zum Schluss darf ich Herrn Bodenmann sagen, dass das ganze Netz der SBB in bezug auf die Lärmsanierung etwa 2,2 bis 2,5 Millionen Franken kosten wird. Alpentransit – oder Neat, wenn Sie lieber wollen – wird in etwa 40 Prozent dieses Kredites brauchen. Und dieser Kredit müsste im Rahmen des zweiten oder dritten Schrittes oder, je nachdem, in einer Sonderbotschaft der SBB vorgelegt werden.

Wir haben den Umweltschutz nicht vergessen. Aber wir könnten ihn beim Baukredit, bei den Zufahrten oder allenfalls auch im SBB-Budget bei den Investitionen einbeziehen, die Herr Bodenmann, jedes Jahr immerhin 1,5 Milliarden Franken umfassen. Wir wissen also, dass wir hier eine Aufgabe zu erfüllen haben. Ich hoffe, die Zeit werde reichen und es werden nicht allzu viele Beschwerden eingehen. Wir haben diesbezüglich etwas schlechte Erfahrungen gemacht.

M. Friderici: Je retire cette motion d'ordre puisque nous avons obtenu des explications aussi bien du président de la commission que de M. Ogi, conseiller fédéral.

Nous prenons acte que le montant de 14 milliards est un montant minimum et que nous reviendrons devant ce conseil avec des demandes de crédits supplémentaires. Il faudra le savoir et dire, si un jour il y a un référendum, que ce montant de 14 milliards est un montant minimum et que le montant maximum n'a pas été fixé.

Präsident: Der Ordnungsantrag Friderici wurde zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 85 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 59 Stimmen

D. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

D. Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Präsident: Hier handelt es sich um den ehemaligen Beschluss B des Geschäfts 91.042.

Titel und Ingress, Art. 1–5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je dois donner une brève explication à propos de l'article 4. Il faut bien préciser que l'extension de la gare de Coire ainsi que les annexes y relatives feront l'objet d'un crédit supplémentaire dans les crédits-cadres pour la promotion des établissements de transport concessionnaires. Il s'agit là, pour la gare proprement dite, d'un montant d'environ 200 millions et pour les annexes, d'environ 115 millions. Pour le principe, nous devons assurer un crédit de 315 millions pour le centre de Coire. Je tenais à le préciser suite aux votes négatifs quant au canton des Grisons.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 96 Stimmen
Dagegen 9 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 1674 hiervor – Voir page 1674 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 1. Oktober 1991
Décision du Conseil des Etats du 1er octobre 1991
Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Ordnungsantrag Bodenmann – Motion d'ordre Bodenmann

Bodenmann: Wir behandeln hier die grösste Investition, welche die Eidgenossenschaft allenfalls unternimmt, mit grossen, und teilweise nur schwer übersehbaren Folgen. Und nun beantragt die Kommission, diese Vorlage nur in Kategorie IV zu diskutieren. Das bedeutet, selbst den Fraktionen wird die Möglichkeit genommen, sich zu zentralen Anträgen zu äussern. Ich möchte den Antrag stellen, dass wir dieses enorm wichtige Geschäft nicht in Kategorie IV, sondern in Kategorie III diskutieren, damit eine Diskussion über diese zentralen Anträge, wie sie jetzt hier gestellt wurden, noch möglich ist. Es geht nicht an, dass diese Diskussion über die Einstufung in die Kategorie IV verhindert wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	85 Stimmen
Für den Antrag Bodenmann	55 Stimmen

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je rappelle que cinq divergences ont subsisté, lorsque les projets A, B, C et D du transit alpin ont quitté notre conseil pour passer devant le Conseil des Etats. Ce dernier a éliminé une divergence, de sorte qu'aujourd'hui il nous en reste quatre à traiter qui concernent l'arrêté A.

Votre commission a siégé hier après-midi et elle vous propose: 1. de suivre le Conseil des Etats pour un article 1bis relatif aux mesures de promotion; 2. de refuser une conception Surselva à l'article 3, alinéa 2; 3. d'accepter la précision du Conseil des Etats à l'article 5 quant à la liaison avec la France; et 4. de suivre également l'autre Chambre à l'article 6bis concernant les lignes d'accès au sud.

Si vous suivez la commission, il ne restera plus qu'une seule divergence au sujet de Surselva. Quant aux détails des divergences, j'y reviendrai lorsque les propositions auront été motivées.

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Friderici, Berger, Fischer-Seengen, Giger)
Festhalten

Minderheit II

(Ulrich, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Fankhauser, Lanz)

.... Alpentransversale sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit sich der alpenquerende Gütertransit grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Antrag der grünen Fraktion

Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

a. der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt, und
b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Friderici, Berger, Fischer-Seengen, Giger)

Maintenir

Minorité II

(Ulrich, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Fankhauser, Lanz)

Pour promouvoir les objectifs de l'article 1er et pour assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées doivent être prises afin que le transit transalpin des marchandises se fasse en principe par le rail.

Proposition du groupe écologiste

Au moment de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

- le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail et que
- les objectifs écologiques visés à l'article 1er puissent être atteints.

M. Friderici, porte-parole de la minorité I: Lors du précédent débat sur cet article, j'ai signalé mes intérêts; je ne vais pas le refaire.

Le Conseil des Etats et la majorité de la commission du Conseil national vous proposent une nouvelle mouture de l'article 1bis de l'arrêté fédéral A sur la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. La minorité de la commission vous propose au contraire de biffer cet article 1bis rédigé ainsi: «Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le trafic de marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.»

Permettez-moi de relever qu'il ne s'agit que d'une redite de l'article premier, qui prévoit déjà: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances, servir au transport de personnes et entraîner la baisse de la pollution actuellement excessive.» C'est également une redite de l'article 2, lettre c, qui dit: «Le projet prévoit des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit». Nous avons vu dernièrement que ce trafic de marchandises par la route ne représente que 6,3 pour cent de l'ensemble du trafic marchandises en transit.

Pourquoi ne pas se contenter de ces allusions à un transfert du trafic de la route au rail, et quelles sont ces mesures d'appoint? Il est relativement difficile de répondre à la première question, et nous n'y voyons qu'une seule explication: l'établissement d'une base légale permettant de promulguer une ordonnance sur le transit extrêmement restrictive et qui ne serait pas soumise au référendum. C'est pourquoi les milieux routiers, qui par ailleurs étaient d'accord de financer le 25 pour cent d'un projet raisonnable au moyen de la part affectée des droits sur les carburants, se concertent très activement pour lancer un référendum contre ce projet.

En ce qui concerne la seconde question, nous avons à disposition un catalogue de mesures présentées par le Conseil fédéral et nous disposons d'un exemple en matière de trafic combiné où des autorisations annuelles exceptionnelles sont accordées à quelques entreprises soigneusement sélectionnées permettant d'acheminer des marchandises dans toute la Suisse au moyen de camions de 44 tonnes en dehors de toute

base légale. Est-ce une manière de soutenir l'économie suisse? Permettez-nous d'en douter. En effet, par ce biais, des entreprises étrangères peuvent concurrencer les grossistes et les distributeurs suisses, voire les industries, en favorisant la distribution de produits étrangers.

Permettez-moi de faire une parenthèse à propos de ce dernier point, Monsieur le Conseiller fédéral, et de vous rappeler mon intervention portant sur la concurrence étrangère dans la zone frontalière, à laquelle avait répondu votre collègue M. Koller, conseiller fédéral. Cette intervention traitait principalement des fournisseurs de matériaux de construction. Il m'avait alors été répondu qu'il n'était pas possible de faire des exceptions. Or, au moment où M. Koller me donnait cette réponse, ses services avaient déjà accordé des exceptions au départ de certaines gares suisses équipées pour le trafic combiné. L'Office fédéral de la police favorise ainsi une certaine forme de concurrence déloyale, non pas à l'égard des transporteurs – je tiens à le préciser d'emblée – mais vis-à-vis des industries helvétiques qui doivent se plier à la législation suisse alors que les importateurs de produits étrangers peuvent bénéficier en tout illégalement d'exceptions largement utilisées. Je referme ici ma parenthèse.

En maintenant cet article 1bis: notre Conseil favorisera le lancement d'un référendum. Cet article ne reconnaît-il pas implicitement que le projet de nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, tel qu'il ressortira de nos travaux, ne peut pas être rentable? Sinon, pourquoi mentionner qu'il est nécessaire d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes? J'ai déjà cité à cette tribune l'analyse qui confirme cette appréciation parue dans le Journal pour le transport international, analyse que vous n'avez pas combattue, Monsieur le Conseiller fédéral, et qui mentionne que non seulement les Suisses devront investir pour construire ces transversales mais que les coûts annuels d'exploitation – et l'on ne parlait alors que d'un investissement de 14 milliards de francs – seraient si élevés que l'on devrait encore subventionner les utilisateurs de la chaussée roulante pour que celle-ci soit attractive et empruntée.

A ce stade de notre réflexion, la minorité de la commission se demande si le Parlement et le Conseil fédéral, qui s'est rallié à la proposition du Conseil des Etats, ne se moquent pas des citoyens en général et des usagers de la route en particulier. Ne va-t-on pas ponctionner, en l'état actuel du projet, entre 5 et 6 milliards de francs sur la part affectée des droits de douane sur les carburants pour la construction des nouvelles transversales? Parallèlement, on pose les bases législatives pour entraver le libre choix du moyen de transport. Si nous estimons raisonnablement, sans aucune exagération, le coût final du projet qui sera voté vendredi, dernier jour de cette session, il sera supérieur à 50 milliards de francs en l'an 2015; ceci en comptant avec un renchérissement annuel de 3 pour cent et un intérêt moyen de 5 pour cent, ce qui n'a, vous en conviendrez, rien d'exagéré. Les coûts des seuls intérêts seront donc, toujours à l'échéance de 2015, de 2,5 milliards de francs par année. Si l'on reprend le calcul que vous avez fait au cours d'une entrevue accordée au journal *24 heures*, ce montant représente une augmentation de 40 à 50 centimes par litre de carburant, car très vraisemblablement ce sera le moyen de financement proposé, étant donné que, pour l'année prochaine déjà, le découvert de 2 milliards de francs du budget sera couvert à raison de 7,5 milliard par une augmentation de 25 centimes de la taxe douanière de base sur les carburants. Pas de quoi s'étonner donc que les organisations routières soient favorables au lancement du référendum.

En dernier lieu, je signale que l'introduction d'un tel article serait incompatible avec les conventions internationales relatives au transport routier ainsi qu'avec les conventions actuelles et futures du GATT. Je tiens ici à spécifier que je me suis encore renseigné à Genève et que l'on m'a confirmé l'incompatibilité de cet article avec les conventions que nous avons ou que nous allons signer. Il faut donc s'attendre, comme lors de l'introduction de la taxe poids lourds en 1985, à des mesures de rétorsion de la part de nos partenaires européens.

En conséquence, la minorité de la commission et le groupe libéral vous invitent à biffer l'article 1bis.

Frau Ulrich, Sprecherin der Minderheit II: Wenn Sie den Antrag der Mehrheit und den Antrag der Minderheit II miteinander vergleichen, sehen Sie, dass der Unterschied eigentlich nur darin liegt, dass die Mehrheit die Ziele des Artikels 1 durch geeignete Massnahmen «anstreben» will und die Minderheit II geeignete Massnahmen «ergreifen» will, damit diese Ziele erreicht werden.

Worum geht es? Wir haben hier jetzt keine Frist mehr drin, wie Sie sehen; der Ständerat hat auf die Festlegung einer Frist für die Inbetriebnahme der Neat zwingend verzichtet. Es geht darum, dass wir den Gütertransportverkehr auf die Schiene bringen. Ich möchte gleich zu Beginn sagen: Definitionsgemäss verstehen wir unter dem Gütertransportverkehr den Verkehr von Grenze zu Grenze. Wenn eine Firma von meinem Wohnort Olten ein Gut nach Bellinzona verladen will, muss sie das also nicht zwingend auf der Schiene machen; es geht um den internationalen Verkehr. Wir alle haben ein Interesse daran, unsere Strassen von diesen Lastwagen zu entlasten; alle klagen über sie, indem sie sagen: Diese Lastwagen sind für unsere Steigungen zu schwach, sie verursachen Staus. Es geht somit auch um die bessere Funktionsfähigkeit unserer Strassen.

Die Minderheit II hat aus folgenden Gründen eine zwingende Formulierung vorgeschlagen: Es muss jetzt vom Parlament klar gesagt werden, ob man diesen Gütertransportverkehr auf die Schiene verlagern will oder ob man das eventuell «anstreben» will usw. – also Gummiformulierungen. Ich glaube, es ist heute wichtig, dass Sie jetzt klar sagen – nachdem Sie es damals schon abgelehnt haben, auf eine zweite Autoröhre am Gotthard zwingend zu verzichten –: Wir wollen den Gütertransportverkehr von der Strasse auf die Bahn verlagern. Dann wird sich nämlich – was Herr Bundesrat Ogi gesagt hat – die zweite Röhre der Autobahn erübrigen.

Es wurde vorhin vom Referendum gesprochen. Ich glaube, wenn es zu einem Referendum kommt – wenn es darin um die Frage geht: Wollen wir dieses Riesenbauwerk, oder wollen wir es nicht? –, werden zwei Faktoren ausschlaggebend sein: Die Bürgerinnen und Bürger werden sich fragen: Ist es tatsächlich notwendig, so hohe Milliardenbeträge zu verbauen? Sie werden diese Frage nur dann bejahen, wenn sie sicher wissen, dass danach der Gütertransportverkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Wenn die Bürgerinnen und Bürger damit rechnen müssen, dass sie zwar Milliardenbeträge in riesige Bauwerke investieren, diese Bauwerke aber nachher nicht benutzt werden oder nicht genügend ausgelastet sind und wir keine Handhabe haben, sie auszulasten, indem wir den Güterverkehr zwingend auf die Schiene verlagern, werden sie nein sagen. Die Leute in unserem Lande sind sensibilisiert; einerseits, wenn es ihr Portemonnaie betrifft, und andererseits, wenn es um die Umwelt geht. Ich glaube, das ist ganz klar.

Wenn Sie der Meinung sind, dass wir den Gütertransportverkehr wirklich auf die Schiene verlagern wollen, dann stimmen Sie bitte dem Antrag der Minderheit II zu.

Frau Diener: Herr Bundesrat, Sie haben gestern gesagt, Artikel 1bis werde zu einem Schicksalsartikel hochstilisiert. Sie haben bestritten, dass er dies sei. Ich möchte Ihnen ganz klar sagen, dieser Artikel 1bis ist der Schicksalsartikel für die ganze Neat-Vorlage. Ich muss sagen, was wir in diesem Parlament machen, ist absolut beschämend. Wir haben Artikel 1bis jetzt in einer Form, die reine Deklamation ist und mit den ökologischen Notwendigkeiten nichts mehr zu tun hat. Aus Artikel 1bis ist ganz klar ein «1bisschen» geworden – für uns Grüne ein ungenügendes «1bisschen».

Ich möchte Sie nochmals kurz daran erinnern, welches die ursprünglichen Forderungen waren. Wir hatten die Forderung, dass die Umweltbelastung, die der Verkehr heute verursacht, abnehmen muss, wenn die Neat in Betrieb ist; Sie und der Bundesrat haben das abgelehnt. Wir hatten gefordert, dass der Gütertransportverkehr zwingend auf die Schiene muss, wenn die Neat betriebsbereit ist; Sie und der Bundesrat haben das abgelehnt. Wir verlangten eine volle Kostendeckung für den Güterverkehr auf der Schiene; Sie und der Bundesrat haben das ebenfalls abgelehnt. Eine weitere Forderung, die auch in der Alpen-Initiative enthalten ist, war: Verzicht auf den weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes und Verzicht auf eine

zweite Röhre am Gotthard; Sie und der Bundesrat haben das ebenfalls abgelehnt.

Jetzt, nachdem all dies abgelehnt wurde, haben wir noch ein «1bisschen», das deklamatorisch noch eine freiwillige Garnitur Ökologie beinhaltet. Ich muss Ihnen sagen: Das ist für die grüne Fraktion nicht mehr goutierbar. Wir haben gezeigt, dass wir diskussionsbereit sind. Wir sind bis zum Antrag von Herrn Daniöth bereit gewesen, in den Anforderungen in bezug auf die Ökologie mitzugehen. Aber unter die Anforderungen des Antrags Daniöth werden wir nicht gehen. So, wie die Debatte heute laufen wird, werden wir auch keinen Grund mehr haben, auf unseren Referendumsbeschluss zurückzukommen.

Ich habe den Antrag Daniöth noch einmal aufgenommen; er ist Ihnen verteilt worden. Das ist das absolute Minimum für die grüne Fraktion im Bereich der Ökologie.

Ich möchte Sie ganz herzlich bitten, diesen Antrag zu unterstützen. Er beinhaltet zwei Teile der Alpen-Initiative, über die wir später hier im Saal noch sprechen werden.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous en sommes à la première divergence de l'article 1 bis, sous le titre «Mesures de promotion». L'article premier de l'arrêté A émet le principe que le transit alpin doit délester les routes du trafic de marchandises sur de grandes distances. Il s'agit de l'article qui traite du but du projet.

Notre conseil avait introduit à l'article 2, traitant de la conception du transit alpin, une nouvelle lettre c selon laquelle le projet devait prévoir «des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit» – «flankierende Massnahmen insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene». Le Conseil des Etats voulait d'abord aller plus loin et exiger des mesures garantissant que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail. Après une longue discussion nourrie, vous avez, par un vote par appel nominal, refusé une telle disposition coercitive par 93 voix contre 87. La commission et le Conseil des Etats ont remanié ce texte et se sont limités à demander des mesures appropriées tendant à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail. Il n'y a donc plus, dans ce texte, la garantie du principe du transit des marchandises par le rail; il n'y a plus de délais impératifs pour les mesures à prendre. Ce qui est nouveau dans ce texte, par rapport à la première version, c'est d'abord la référence aux objectifs de l'article premier, c'est ensuite le but d'une bonne utilisation, c'est-à-dire le critère de la rentabilité du transit alpin et, finalement, ce sont les mesures appropriées envisagées qui tendent simplement à faire passer le transit des marchandises par le rail sans obliger impérativement ce transfert.

Il faut admettre qu'il est relativement difficile de déceler une différence fondamentale entre l'article 2, lettre c, en relation avec l'article premier, d'une part, et le nouveau texte de l'article 1 bis, d'autre part. On parle une fois de mesures d'appoint, une autre fois de mesures de promotion et, dans les deux cas, du but de transférer le trafic de marchandises vers le rail.

C'est dans ce sens que la commission vous propose, par 18 voix contre 4 et 4 abstentions, de suivre le Conseil des Etats qui avait admis cette version avec une majorité de trois quarts. Par conséquent, elle vous demande de rejeter la proposition de minorité I (Friderici) qui ne veut rien savoir d'une telle mesure de promotion et qui maintient le premier refus du Conseil national. Je laisserai le soin à M. le conseiller fédéral de répondre aux questions de M. Friderici.

La minorité II (Ulrich) a été refusée en commission par 18 voix contre 6 et 3 abstentions. Cette minorité exige impérativement des mesures appropriées qui garantiront d'atteindre le but du transit de marchandises par le rail. Au fond, on revient à la première version du Conseil des Etats refusée par le Conseil national. Nous estimons en commission que le texte du Conseil des Etats et de la majorité de la commission tient mieux compte des conditions politiques actuelles et de la marge de manœuvre que nous donnent les exigences de l'intégration européenne. Pour trouver une entente entre les deux conseils, nous vous proposons de suivre la majorité et de rejeter les propositions des minorités I et II.

Quant à la proposition du groupe écologiste, présentée par Mme Diener – elle n'a pas été discutée en commission – il s'agit tout simplement et mot à mot de la première version du Conseil des Etats que vous avez rejetée ici, qui a été révoquée par le Conseil des Etats et qui a été remplacée par la formule plus souple que nous vous préconisons.

Nous ne voulons vraiment pas reprendre l'ensemble de la discussion qui a déjà eu lieu. C'est la raison pour laquelle je n'entre pas plus dans les détails et vous prie de rejeter également la proposition du groupe écologiste.

Schüle, Berichterster: Es bestehen jetzt noch vier Differenzen zum Ständerat. Die Kommission schlägt Ihnen vor, bei drei Differenzen dem Ständerat zuzustimmen und in einem Fall, bei der Option Surselva, an unserem Beschluss festzuhalten.

Die erste, wohl hauptsächlichste Differenz besteht bei Artikel 1 bis, der den alpenquerenden Güterverkehr grundsätzlich auf die Schiene verlagern will. Dieser Artikel ist von beiden Seiten zum Schicksalsartikel emporstilisiert worden. Die einen sahen darin die nötige Garantie, um die Zielsetzung, die Bewältigung des Gütertransitverkehrs auf der Schiene, zu erreichen; die anderen befürchteten, die freie Wahl der Verkehrsmittel werde in unzulässiger Weise eingeschränkt und die Schweiz könnte dann ihren internationalen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen.

Ich darf die Bedeutung dieses Artikels doch relativieren und Sie auf die Artikel 1 und 2 verweisen, die Sie jetzt auf der Fahne nicht mehr vorfinden. In Artikel 1 haben wir den Grundsatz festgehalten, dass es darum gehe, mit einem Konzept einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherzustellen und die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. In Artikel 2 haben wir dann im Nationalrat das Konzept um einen Buchstaben c ergänzt, wonach durch flankierende Massnahmen die Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene sicherzustellen sei.

Mit 93 zu 87 Stimmen hat der Nationalrat in einem Namensaufruf diesen neuen Artikel 1 bis abgelehnt. Der Ständerat hat mit 29 zu 12 Stimmen nun eine neue, etwas flexiblere Formulierung beschlossen, die Kollege Weber-Schwyz bereits in unserem Rat angeregt hatte. Eine Formulierung, mit der eben auch den Bedenken, wie sie Herr Friderici hier vorgetragen hat, Rechnung getragen werden soll.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 18 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den ständerätlichen Beschluss ebenfalls gutzuheissen. Die Kommission hatte zuvor mit 18 zu 6 Stimmen diese Fassung einem Antrag von Frau Ulrich vorgezogen, den Sie als Minderheit II auf Ihrer Fahne vorfinden.

Der neue Artikel 1 bis verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt werden müsse. Es geht bei diesem Gütertransit ganz klar nur um den Nord-Süd-Verkehr von Grenze zu Grenze. Auf eine zeitliche Fixierung soll verzichtet werden; damit wird der problematische Zeitdruck des ersten Vorschlags des Ständerats eliminiert.

Der Artikel beinhaltet eine Zielvorgabe. Er verdeutlicht, dass besondere Förderungsmassnahmen nötig sein werden. Der Unterschied zum Antrag der Minderheit II scheint der Kommission nicht nur sprachlicher Natur zu sein: Die Zielsetzung ist durch geeignete Massnahmen «anzustreben», heisst es im Antrag der Kommissionsmehrheit; die Minderheit Ulrich verlangt, es seien zwingend «geeignete Massnahmen zu ergreifen». Der Auftrag an sich bleibt indessen praktisch gleich, und darum empfehlen wir Ihnen, hier eine Differenz zum Ständerat zu vermeiden.

Von der grünen Fraktion ist auch der ursprüngliche Antrag von Herrn Daniöth nochmals aufgenommen worden. Frau Diener war in der Kommission mit dabei und hatte dort auf diesen Antrag verzichtet. Ich stelle zu diesem Antrag fest, dass er als Rechtssatz, als Gesetzestext, als konkrete Vorschrift für die Zeit nach dem Jahr 2005 problematisch ist. Er ist apodiktisch ausgestaltet und bietet keinen Spielraum; er enthält eine Verpflichtung, die sich nicht nur an den Bund richtet, sondern auch an unsere Nachbarländer.

Darum empfehle ich Ihnen namens der Kommission, die Minderheitsanträge, und ebenso diesen Antrag der grünen Fraktion abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Ich habe den Eindruck, Sie veranstalten einen Streit um des Kaisers Bart. Das ist schade, es ist schade für die Sache. Diese Sache ist zu wichtig, ist zu gut. Es ist schade, weil jetzt offensichtlich mit Wortklaubereien eine Kampfstätte gesucht wird, um die Mitbeteiligung am Referendum begründen zu können. Es ist auch schade, dass nach diesen vielen Stunden der Diskussion die Wahlen ihre bekannten Schatten vorauswerfen und dass dieses Rednerpult noch attraktiv wirkt. Es ist nicht etwa schade wegen des Referendums – das ist nicht schade: Wir stellen uns dem Volk! Das Referendum ist ein Volksrecht.

Zu Herrn Friderici und Frau Diener: Das Volk soll entscheiden, und das Volk wird richtig entscheiden; es wird auch hier klarsehen. Ich komme später auf Ihren «Slalomlauf» – wenn ich das in einer liebenswürdigen Sportlersprache so sagen darf – zurück. Aber schade ist das Gezänk, das hier veranstaltet wird und das diese Vorlage in Misskredit bringt. Diese Wortklauberei, diese Prestigeangelegenheit wären nicht nötig gewesen. Wenn Sie die Botschaft und den Bundesbeschluss lesen, stellen Sie spätestens beim dritten Durchlesen fest, dass sowohl in Artikel 1 wie in Artikel 2 bereits all das festgeschrieben ist, worüber im Nationalrat und im Ständerat stundenlang gestritten worden ist!

Ich komme zu Artikel 1 bis und möchte zusammenfassend folgendes festhalten: Am 25. September kam im Nationalrat eine knappe Mehrheit für den Verzicht auf Artikel 1 bis zustande. Die neue Fassung des Ständerates kommt den verschiedenen Bedenken entgegen, die im Nationalrat geäußert wurden. Deshalb ist die jetzige Begründung, wegen dieser Formulierung das Referendum zu ergreifen, eine schlechte Begründung. Auch Sie müssen vor das Volk treten und begründen, weshalb Sie das Referendum ergreifen! Auch hier will das Volk Klarheit.

Die wichtigsten Unterschiede zum alten Text des Ständerates sind folgende:

1. Es soll neu keine zeitliche Fixierung mehr geben; das gibt die nötige Beweglichkeit für praktikable Lösungen. Wir müssen praktikable Lösungen haben. Nicht auf dem Papier, sondern in der Praxis!
2. Neu ist auch die klare Zielformulierung: es heisst «anzustreben» statt der schwierig zu vollziehenden Garantie mit der Formulierung «sicherzustellen».
3. Schliesslich ist das betriebswirtschaftliche Ziel der guten Bahnauslastung auch als Absicherung der grossen Investitionen neu hervorzuheben, die Sie hoffentlich heute, morgen und endgültig am Freitag beschliessen werden.
4. Neu ist auch die Ausrichtung der Massnahmen auf alle Ziele des Artikels 1 und nicht nur auf die «ökologischen Ziele».
5. Schliesslich wird am Wort «grundsätzlich» in dem Sinn festgehalten, dass vernünftige Ausnahmen möglich sein können. Wir müssen doch hier vernünftig denken, wir müssen doch Ausnahmen möglich machen! Strassen sind nicht nur des Teufels Werk, sondern Strassen haben uns auch wirtschaftliche Prosperität gebracht. Sie haben uns mit Wirtschaftsräumen verbunden. Das vergisst man heute, wenn man die Lage so beurteilt und nur noch schlecht über die Strassen urteilt. In der neuen Formulierung des Artikels 1 bis sollte dieses Prestigedenken, dieser Prestigekampf zwischen Umwelt- und Strassenverkehrsverbänden mit einem Kompromiss entschärft werden. Diese Brücke sollte für Sie alle tragfähig sein: für die Grünen, aber auch für die Leute, die Herrn Friderici unterstützen. Es braucht etwas Souplesse.

Wollen Sie eigentlich diese Bahn, oder wollen Sie sie nicht? Das ist die entscheidende Frage. Wenn Sie glauben, dass sie notwendig ist, dann sollten Sie sich nicht über diese kleinen Sachen aufregen, wie Sie das jetzt getan haben. Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Ich bitte Sie ferner, den Antrag der Minderheit II (Ulrich) abzulehnen. Dieser Antrag will die Formulierung «durch geeignete Massnahmen anzustreben» mit «sind geeignete Massnahmen zu ergreifen» ersetzen. Auch das ist eine minime Differenz, Frau

Ulrich, und ich erwarte auch von Ihnen eine grosszügige Souplesse, wie sie den Solothurnern doch so eigen ist. Der Antrag Ulrich ist im Text zugegebenermassen etwas schärfer; inhaltlich kann er aber in der Praxis weitgehend das gleiche bedeuten. Im Interesse der Bereinigung dieser Differenz bitte ich um Ablehnung dieses gutgemeinten Antrags von Frau Ulrich.

Ein Wort noch zum Verhältnis dieses Artikels zu verschiedenen Staatsverträgen: Von Herrn Friderici wurde vieles gesagt, das ich richtigstellen muss. Grundsätzlich gehen Staatsverträge – weil sie Völkerrecht sind – diesen Artikeln vor. Die Fassung des Ständerates ist punkto Methode so offen, dass sie problemlos – hören Sie zu, Herr Friderici: problemlos! – staatsvertragskonform ausgelegt und angewandt werden kann. Gestern in der Kommission und heute im Plenum haben Sie von drei Abkommen gesprochen: das Abkommen von Paris, das Abkommen von Wien und die Gattvereinbarung. Das Abkommen von Paris, Sie wüsstens es, ist ein altes Abkommen. Nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement kann gesagt werden, dass man es quasi vergessen kann. Das Abkommen von Wien ist neu, es wurde vom Bundesrat im August 1991 ratifiziert; es beinhaltet Bestimmungen über Ausweise, Ausrüstung, Masse und Gewichte. Das Prinzip, wonach die Länder zuständig sind, ist festgeschrieben – also auch diesbezüglich kein Problem im Zusammenhang mit Artikel 1 bis. Die Gattvereinbarung, die Sie heute zwar nicht erwähnt haben, regelt die Handelsbeziehungen; sie hat keinen Zusammenhang mit dem Transportrecht.

Sie haben heute auch die Ausnahmen erwähnt, die das Bundesamt für Polizeiwesen erteilt hat. Es geht hier um einen Versuch mit der Beförderung von Ladebehältern im kombinierten grenzüberschreitenden Verkehr. Diesen Versuch wollen wir wagen; wir wollen ihn auswerten. Deshalb darf diese Praxis nicht als falsch beurteilt werden, sondern es ist eine Praxis, die in der Richtung geht, die Herr Friderici sonst vertritt: sie gibt uns etwas mehr Erkenntnisse und mehr Erfahrungen.

Dann haben Sie, Herr Friderici, den Eindruck entstehen lassen, es bestehe die Absicht, mit Artikel 1 bis den Lastwagenverkehr in der Schweiz zu verbieten. Die Transportfreiheit ist auch in Zukunft gewährleistet. Wir müssen aber alles tun, damit das Transitgüterangebot attraktiv ist, damit wir bei der Bahn über eine Infrastruktur verfügen, die diesen zusätzlichen Verkehr übernehmen kann. Und da braucht es Attraktivität. Die Bahnen sind heute noch zuwenig attraktiv. Es braucht ein sehr gutes Angebot; es braucht die richtigen Preise (Stichwort: Kostenvorteil); es braucht gesicherte Schnelligkeit (Stichwort: Just in time), das kann die auch Bahn erreichen – Sie können so viel Gestik machen, wie Sie wollen. Es braucht weitere Infrastruktur, und es braucht die nötigen Anschlüsse. Deshalb sind der Notausgang, den Sie für das Referendum suchen, und Ihre Verbrüderung mit den Grünen etwas eigenartig.

Zu Frau Diener: Sie haben hier die Unterstützung des Referendums gerechtfertigt. Das mussten Sie auch; ich bin da ganz ehrlich, Sie wissen es ja. Aber es war ein Slalomlauf, der nicht sehr viele Fis-Punkte bringen würde. Was haben Sie an der Delegiertenversammlung in Luzern beschlossen? Dort – wir müssen uns doch mit der Wahrheit auseinandersetzen – haben Sie beschlossen, das Referendum zu ergreifen. Sie haben nicht einmal die letzten Diskussionen im Ständerat und im Nationalrat abgewartet. Dann kam die Reise nach Bern. Dann haben Sie, nachdem der Ständerat eine Formulierung gefunden hat, gesagt, Sie könnten von dieser Position eventuell abrücken. Ich nehme an, dass auch bei Ihnen Delegiertenversammlungsbeschlüsse bindend sind. Man hat also – einer Ihrer sozialdemokratischen Kollegen hat mir das soeben gesagt – schon bei der ersten Sitzung in Aussicht gestellt, man würde die Neat eventuell – ich formuliere vorsichtig, damit ich Ihnen gegenüber korrekt bin – sogar unterstützen. Nun muss natürlich der Tag X kommen, der 2. Oktober, an dem Sie diesen Rückzug antreten und hier im Rat eine Rechtfertigung für dieses Referendum vortragen; das haben Sie getan. Ich nehme es zur Kenntnis. Wir werden dann antreten; wir werden beide zusammen vors Volk treten.

Aber wir beide wollen auch noch 25 Jahre leben. Wir werden in 25 Jahren beurteilen können, was wir heute, am 2. Oktober 1991, beschlossen haben, zusammen werden wir dann ur-

teilen. Sollte die Neat aber nicht gebaut werden, wird man in 25 Jahren sicher fragen: Welche Bundesräte haben diesen Entscheid zu verantworten? Und man wird sich auch fragen: Welche Parlamentarier haben am 2., 3. und 4. Oktober 1991 entschieden? Auch Sie haben eine Verantwortung zu tragen: für das Referendum und gegen das Referendum; für die Neat und gegen die Neat. Das wollte ich zuhanden des Protokolls und der Geschichte sagen. Wir sehen uns in 25 Jahren wieder. Ich bin so jung, dass ich das noch erleben möchte – nicht als Bundesrat, aber als Ogi möchte ich das erleben. Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission, dem Bundesrat und damit einem guten Kompromiss zu folgen und alles andere abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II 97 Stimmen
Für den Antrag der grünen Fraktion 22 Stimmen

Zweite, namentliche Eventualabstimmung

Deuxième vote préliminaire, par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Baggi, Basler, Berger, Bezzola, Biel, Blatter, Blocher, Bonny, Bühler, Burckhardt, Bürgi, Bütiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, David, Déglise, Dietrich, Dreher, Ducret, Eggly, Eisenring, Engler, Eppenberger Susi, Etique, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Iten, Jeaneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Loeb, Loretan, Luder, Maitre, Martin, Massy, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabholz, Nebiker, Neuenschwander, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philippona, Pidoux, Portmann, Reichling, Reimann Maximilian, Revaclier, Ruckstuhl, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Stamm, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wel-lauer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölich, Zwingli (113)

Für den Antrag der Minderheit II stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité II:

Aguet, Ammann, Auer, Baerlocher, Bär, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Bodenmann, Borel, Brügger, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggenberger Georges, Euler, Fäh, Fankhauser, Fierz, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Günter, Häering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Kuhn, Lanz, Leemann, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Meier Samuel, Meizoz, Meyer Theo, Neukomm, Nussbaumer, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruf, Schmid, Seiler Rolf, Spielmann, Stappung, Steffens, Steinegger, Stocker, Thür, Ulrich, Vollmer, Wanner, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwiygart (71)

Der Stimme enthält sich – S'abstient:

Mauch Rolf

(1)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Caccia, Dubois, Gysin, Haller, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Matthey, Oehler, Pini, Rohrbasser, Ruffy, Rutishauser, Uchtenhagen, Ziegler (14)

Präsident Bremi stimmt nicht

M. Bremi, président, ne vote pas

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit

132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I

42 Stimmen

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Columberg, Berger, Blocher, Kühne, Schmidhalter)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 2

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Columberg, Berger, Blocher, Kühne, Schmidhalter)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Columberg, Sprecher der Minderheit: Zum dritten und zum letzten! Damit wir jetzt wirklich zum letzten Mal über die Neat debattieren, bitte ich Sie, dem Ständerat zuzustimmen, d. h. die neue Gotthardlinie so zu konzipieren, dass eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva nicht verunmöglicht wird. Die Kommission war geteilt: 11 zu 11 Stimmen, und weil der Präsident falsch gestimmt hat, wurden wir zur Minderheit, aber sonst war er ein guter Präsident. Der Ständerat hat zum zweiten Mal oppositionslos der Option Surselva zugestimmt, und der Bundesrat ist damit einverstanden. Einverstanden ist auch die Hälfte der Kommission. Setzen wir also diesem Trauerspiel ein Ende, und stimmen wir dem Ständerat und dem Bundesrat zu, damit diese bedeutende Vorlage noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden kann.

Zur Sache selber bleibt nichts Neues zu sagen. Die Neat stützt sich auf das Baukastensystem; sie lässt überall künftige Entwicklungen offen. Lassen wir also diese Möglichkeit für die Surselva, für den Kanton Graubünden offen, um so mehr, als diese Anschlussmöglichkeit die Leistungsfähigkeit der Hauptlinie nicht tangiert und nur unbedeutende Mehrkosten entstehen. Man spricht von allerhöchstens 70 Millionen Franken; es könnten aber durchaus auch nur 10, 20 oder 30 Millionen Franken sein. Es geht ja darum, im Innern des Tunnels eine kleine Ausbuchtung zu machen, und diese Ausbuchtung könnte auch als Werkstatt benutzt werden.

Es ist für mich auch völlig unverstänlich, dass für dieses bescheidene Anliegen – sehr wahrscheinlich das kleinste der ganzen Vorlage – nun noch eine Abstimmung unter Namensaufruf durchgeführt werden soll.

Verbauen wir die Zukunft nicht! Europa ist im Umbruch. In 10, 20, vielleicht in 30 Jahren könnte der Güterverkehr aus den mittel- und osteuropäischen Ländern wesentlich zunehmen. Und wenn diese Entwicklung tatsächlich eintreten sollte, wäre es doch sinnvoll, wenn der zusätzliche Mehrverkehr aus dem Osten, aus Süddeutschland nicht durch die Innerschweiz, nicht über die bereits stark belastete Gotthardlinie geschleust werden müsste. Lassen wir also diesen Ausweg über Graubünden – für alle Fälle, möchte ich sagen – offen. Lassen Sie uns diesen kleinen Hoffnungsschimmer.

Im Bestreben, eine rasche Einigung zu erzielen, hat der Ständerat eine Abschwächung seiner ursprünglichen Formulierung vorgenommen. Ich bitte Sie, dieser Kompromisslösung zuzustimmen und eine allfällige spätere Erweiterung der neuen Gotthardlinie Richtung Surselva, Richtung Graubünden nicht zu verunmöglichen. Stimmen Sie also dem Bundesrat und dem Ständerat zu!

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous arrivons à la deuxième divergence, l'article 4, alinéa 3, concernant l'extension en direction de la Surselva.

Dès le début, certains représentants du canton des Grisons ont tenté d'intégrer leur canton dans le transit alpin. D'abord, ils demandaient un tunnel aboutissant à la vallée de la Surselva, pour relier Coire directement au transit alpin; ensuite ils se sont limités à prévoir une issue vers la Surselva. Le Conseil

des Etats a finalement accédé à l'idée que le tunnel du Gothard devrait être conçu de manière à permettre une éventuelle extension en direction de la Surselva. Pour garantir une telle possibilité, il faudrait construire quatre entrées de tunnels d'une longueur de cent ou deux cents mètres chacune, à l'endroit voulu, à gauche et à droite du tunnel du Gothard, comme c'est le cas pour les jonctions d'une autoroute. Les coûts entraînés par ces projets de construction étaient évalués à 70 millions sans – je le précise – les frais d'étude et de planification.

Notre conseil avait rejeté l'idée d'une extension vers la Surselva et j'ajoute encore – en son temps – vers le lac de Côme par 111 voix contre 28. Le Conseil des Etats a laissé tomber l'extension vers le lac de Côme et a maintenu la possibilité d'une extension en direction de la Surselva, en précisant: «que cette extension ne soit pas rendue impossible». Qu'est-ce que cela veut dire? Nous avons constaté en commission que si la conception du tunnel du Gothard ne devait pas rendre quasi impossible une telle extension, les quatre accès en direction de la Surselva devraient néanmoins être construits. Nous en connaissons les coûts – 70 millions. La nouvelle version du Conseil des Etats revient donc pratiquement au même que la première, rejetée par le Conseil national. Je précise que la décision de la commission a été prise à la voix prépondérante de votre président de commission, soit par 12 voix contre 11 et trois abstentions. Je dirai encore à l'intention de M. Columberg que 12 voix sur une commission de 31 personnes ce n'est pas tout à fait la moitié.

Pourquoi ce refus majoritaire et présidentiel? Tout au long des débats, je me suis toujours engagé à limiter ce projet au transit alpin et à rejeter tout ce qui n'avait en soi rien à faire avec le but du projet. Or, l'idée de l'Y a été rejetée. Le tunnel de la Surselva a également été refusé. Je ne vois dès lors pas pourquoi on devrait entamer la construction d'un tunnel hypothétique et ajouter un coût de 70 millions à cet effet. Cela reviendrait à faire croire que la construction de Surselva reste possible, c'est une nouvelle promesse écrite d'une «Ostalpenbahn». Un tel procédé rappelle singulièrement l'aventure de la liaison Bredetto-Furka ou encore les ponts traversant les futures autoroutes, ponts construits au mauvais endroit.

Pour revenir au canton des Grisons qui se plaint de n'avoir rien reçu dans le cadre du transit alpin, je rappelle que nous avons adopté le principe d'un crédit de 315 millions pour la gare de Coire et de ses annexes, et qu'il est prévu d'investir 100 millions pour le chantier de la Surselva.

En conclusion, la majorité de la commission et son président avaient plus le souci de se concentrer et de sauver le transit alpin et de ne pas céder à toutes les extravagances purement régionales.

Schüle, Berichterstatter: In Artikel 3 Absatz 2 hat der Ständerat zur Erweiterungsmöglichkeit für den Raum Luino zwei weitere Optionen aufgenommen: eine Erweiterungsmöglichkeit in Richtung Surselva und eine Erweiterungsmöglichkeit in den Raum Comer See.

Was die Option Luino anbetrifft, besteht keine Differenz. In der Frage der visionären Erweiterungsmöglichkeit Richtung Comer See hat sich der Ständerat nun uns angeschlossen. Diese realitätsferne Option wurde gestrichen. Bleibt die Option Surselva oder, – wie man auch sagen könnte –: Option Cavelti. Eine Erweiterung in Richtung Surselva soll nicht verunmöglicht werden, heisst es nun im neuen ständerätlichen Text; dies ist ein Hoffnungsschimmer für die Bündner, wie sich Herr Columberg ausgedrückt hat.

Was heisst das aber? Die Bündner – zumindest die Urheber des Vorschlages – sehen darin die Chance, doch noch zu einem Ypsilon- oder zu einem Mini-Ypsilon-Anschluss an den Gothard zu kommen. Die Kommission hat aber diese Ypsilon-Idee sowohl aus baulichen als auch aus betrieblichen Gründen eindeutig verworfen. Nun sollen wir in dieser Form ein neues Ostalpenbahn-Versprechen abgeben. Für das Projekt Alpen transit bedeutet diese Option eine konkrete Auflage: Im Innern des Gothardtunnels müsste über 500 Meter eine Ausbuchtung vorgenommen werden; auch wäre es nötig, zwei Vorstollen zu bauen, um ein solches Ypsilon später ein-

mal ohne Betriebsunterbruch an die Gotthardlinie anschliessen zu können. Es müssten für Ausbuchtung und Vorstollen im Minimum 70 Millionen Franken ausgegeben werden, um der Option Surselva Rechnung zu tragen.

Der Nationalrat hat das letzte Mal mit 111 zu 28 Stimmen die Optionen Surselva und Comer See ganz klar verworfen. Mit dem Stichtentscheid des Präsidenten beantragt Ihnen die Kommission, an unserem Beschluss festzuhalten. 70 Millionen Franken als Vorleistung für ein solches künftiges Ypsilon auszugeben, das sehr viel mit einem Phantomprojekt zu tun hat, schien uns nicht verantwortbar, wir sollten keine ungeberechtigten Erwartungen wecken. Ich habe feststellen können, dass die Minderheit auf der Fahne nur noch aus fünf Kommissionsmitgliedern besteht: Die Ueberzeugung hat also auch bei der Minderheit nachgelassen.

Bundesrat Cgl: Eines hat dieser Artikel sicher ausgelöst: Der Bekanntheitsgrad der Surselva ist markant gestiegen. Jeder Schweizer weiss nun, wo diese Surselva ist. Die Kurdirektoren werden an unserer Debatte sicher Freude haben.

Zum dritten und zum letzten, hat Herr Columberg gesagt. Ich habe schon mehrmals alles gesagt, was gesagt werden muss. Meine diesbezügliche Reserve ist aufgebraucht, ich möchte nur im Telegrammstil festhalten: Baukastensystem heisst: jederzeit an- oder hinzubauen können; Baukastensystem heisst aber auch: nichts verunmöglichen. Deshalb sollte man bei einem solch grossen Werk keine Möglichkeit verbauen, auch keine Möglichkeit, die vielleicht in mehr als 25 Jahren nie eingelöst wird. Wenn man ein solch grosses Werk baut, müsste man die Option für die Zukunft offenhalten. Ich frage Sie am Schluss dieser Debatte: Lohnt es sich, hier eine Differenz zum Ständerat zu schaffen? Wenn ich Ihnen einen Rat geben darf, so meine ich: nein.

Ich bitte Sie, der Minderheit und damit dem Ständerat zu folgen.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Bär, Bäumlín, Béguelin, Biel, Bonny, Büttiker, Carobbio, Cavadini, Cevey, Cincera, Couchepin, Coutau, Daapp, Danuser, Déglise, Diener, Ducret, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggly, Eppenberger Susi, Etique, Euler, Fäh, Fankhauser, Fierz, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Claude, Federici, Früh, Gardiol, Giger, Grassi, Grendelmeier, Gros, Guinand, Günter, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hari, Heberlein, Hess Otto, Höslí, Houmard, Hubacher, Jaeger, Jeanneret, Jeanprêtre, Kohler, Kuhn, Lanz, Leuba, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Loeb, Longet, Loretan, Luder, Maeder, Maître, Martin, Massy, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Fritz, Meier-Glatfelden, Meizoz, Mühlmann, Müller-Meilen, Nabholz, Nebiker, Neukomm, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philipona, Pidoux, Pitte-loud, Reimann Maximilian, Revaclier, Ruf, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmid, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Spielmann, Spoerry, Stappung, Steffen, Steinegger, Stocker, Stucky, Theubet, Thür, Tschuppert, Ulrich, Vollmer, Wannér, Weber-Schwyz, Weder-Basel, Widmer, Wyss William, Zbinden Hans, Zbinden Paul, Zölch, Zwíngli, Zwygart (121)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aguet, Ammann, Baerlocher, Baggi, Basler, Berger, Bezzola, Bircher Silvio, Blatter, Blocher, Bodenmann, Borel, Brügger, Bühler, Bundi, Bürgi, Caccia, Columberg, Cotti, Darbellay, David, Dormann, Eisenring, Engler, Feigenwinter, Frey Walter, Graf, Grossenbacher, Haering Binder, Herczog, Hess Peter, Hildbrand, Iten, Jung, Keller, Kühne, Leemann, Meyer Théo, Neuenschwander, Nussbaumer, Portmann, Rechsteiner, Reichling, Rückstuhl, Schmidhalter, Schnider, Segmüller, Seiler Rolf, Stamm, Wellauer, Widrig, Wiederkehr, Züger (53)

Der Stimme enthält sich – S'abstient:
Burckhardt

(1)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:
Bircher Peter, Dietrich, Dreher, Dubois, Eggenberger Georges, Fischer-Sursee, Gysin, Haller, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Matthey, Meier Samuel, Müller-Williberg, Oehler, Pini, Rebeaud, Reimann Fritz, Rohrbasser, Ruffy, Rutishauser, Spälti, Uchtenhagen, Wyss Paul, Ziegler

(24)

Präsident Bremi stimmt nicht
M. Bremi, président, ne vote pas

Art. 5 Abs. 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 5 al. 2
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Une explication seulement en ce qui concerne les divergences: nous avons prévu à l'article 5 que la Confédération devait promouvoir dans le cadre de l'intégration de la Suisse occidentale de meilleures liaisons avec la France. Nous avons pensé aux portes de sortie de Bâle et de Genève, notamment pour les TGV. Le Conseil des Etats ont ajouté que ces liaisons devaient se faire entre Bâle et Genève. Il a surtout pensé aux chemins de fer à travers le Jura, notamment aux lignes vers Vallorbe et Porrentruy. Votre commission avait rejeté une première fois cette adjonction par 22 voix contre 2 et le Conseil national avait maintenu sa version sans vote.

Le Conseil des Etats ayant maintenu sa version, nous vous proposons de le suivre, sans pour autant faire une quelconque promesse pour l'avenir. En effet, une liaison avec la France doit nécessairement se faire entre Genève et Bâle. C'est dans ce sens que nous vous proposons, par 13 voix contre 5 et 5 abstentions, d'adhérer à la version du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Une dernière remarque sur la quatrième divergence à l'article 6bis concernant les lignes d'accès au Sud: le Conseil des Etats a abandonné l'exigence de l'aménagement de gares de jonction et a uniquement maintenu l'extension des lignes d'accès au Sud. Dans la mesure où de telles extensions s'avéreront nécessaires, non seulement sur le Plateau nord mais aussi au Sud, la commission estime que cette précision peut être admise. Nous avons donc éliminé trois divergences et nous en avons maintenu une à l'article 4. C'est ainsi que le projet peut passer au Conseil des Etats.

Schüle: Bei diesem Artikel 6bis hat der Ständerat nun auch den Verzicht auf den Ausbau dieser Knotenbahnhöfe beschlossen. Er hält im Sinne der Gleichbehandlung der Regionen aber daran fest, dass die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden auszubauen sind. Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsanträge – Motions d'ordre

Präsident: Ich beantrage Ihnen, die zwei vorliegenden Ordnungsanträge betreffend Neat-Vorlage jetzt zu behandeln, weil wir zu entscheiden haben, ob das Geschäft am Freitag für die Schlussabstimmung zu traktandieren ist oder nicht, dies auch zuhanden des Ständerates. – Sie sind damit einverstanden.

Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion
Die Schlussabstimmung über das Geschäft 90.040 ist bis zum Abschluss der Verhandlungen über einen Transitvertrag mit der EG zu verschieben.

Ordnungsantrag der LDU/EVP-Fraktion
Die Schlussabstimmung über das Geschäft 90.040 ist zu verschieben, bis ein Alpentransit-Abkommen bzw. ein entsprechender EWR-Vertrag paraphiert sind, längstens aber bis zur Frühjahrssession 1992.
Über diesen Antrag soll nach Abschluss der Beratungen über die Neat-Vorlage abgestimmt werden.

Motion d'ordre du groupe socialiste
Reporter le vote final sur l'objet 90.040 jusqu'au terme des négociations engagées avec la Communauté européenne en vue de la conclusion d'un accord sur le transit alpin.

Motion d'ordre du groupe AdI/PEP
Reporter le vote final sur l'objet 90.040 jusqu'à ce qu'un accord sur le transit alpin ou un accord y afférent sur l'EEE ait été paraphé, mais au plus tard jusqu'à la session de printemps 1992.
La présente motion sera mise aux voix au terme des délibérations sur le projet de NLFA.

M. Borel: Au nom du groupe socialiste, je vous propose de reporter le vote final sur les transversales alpines jusqu'au terme des négociations engagées avec la Communauté européenne en vue de la conclusion d'un accord sur le transit alpin.

Le groupe socialiste – il l'a manifesté lors de ce débat – est très clairement favorable à la construction des transversales alpines. Il y est à ce point qu'il souhaiterait que le peuple approuve ce projet en votation populaire. Sachant qu'il y aura un vote populaire, nous devons nous donner tous les moyens pour que le peuple ait de bons arguments pour trancher en faveur de ces tunnels. Pour cette raison, nous pensons que le peuple doit savoir que le Parlement connaissait, lorsqu'il a voté les transversales alpines, l'utilité de ces tunnels. Nous, groupe socialiste, voulons non seulement des transversales alpines, mais aussi un bon accord de transit avec la Communauté européenne, ce qui signifie un accord à long terme, un accord qui nous garantisse le transfert du transport des marchandises de la route sur le rail.

On a dit, avant cette session déjà, que c'était un atout pour M. Ogi, conseiller fédéral, dans le cadre de ces négociations européennes, de pouvoir déclarer: «Nous avons ce projet, il est tout prêt, signez avec nous un bon accord de transit.» Oui, Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez là un bon atout, mais encore ne faut-il pas le jouer trop vite. Si l'on sort trop vite ses bonnes cartes, vous savez, Monsieur le Conseiller fédéral, comme tout bon jasseur, qu'on peut être «pomme» avec le «Bour».

Nous estimons donc que le Parlement devrait avoir la sagesse de maintenir la pression sur nos partenaires européens et de dire: «Tunnels il y aura, pour autant qu'un accord de transit positif soit proposé de la part de l'Europe des Douze». Parlement, nous devons garder cette carte pour l'instant ainsi qu'en vue des votations populaires. Ces dernières auront lieu, le référendum est annoncé et personne ne doute qu'il n'aboutisse pas et il ne faudrait pas qu'à la fin de cette semaine on puisse inscrire dans la tête des électeurs de ce pays que le Parlement a voté les transversales alpines sans savoir si elles seraient utiles ou non. Il nous faut présenter au peuple une proposition appuyée sur le fait qu'elles seront utiles, qu'un accord de transit a été signé et que ce n'est que sous ces conditions-là que le Parlement a voté le projet que nous avons maintenant définitivement accepté en accord avec le Conseil des Etats.

Je cite un journal lucernois: «Ohne verbindliche Zusicherung, dass der Gütertransit von der Strasse auf die Schiene verlagert wird, will der Urner CVP-Ständerat und Notar Hans Danioth der Neat-Vorlage nicht zustimmen.» Un conseiller aux Etats urais le dit déjà clairement, il ne votera pas ce projet s'il n'a pas la garantie qu'il y aura un bon accord de transit. Il n'est pas le seul Uranais de cet avis, il n'est pas le seul Suisse de cet avis. Si vendredi nous acceptons en votation finale un accord sur les transversales alpines sans avoir cette garantie, tous les opposants aux tunnels pourront, en particulier dans le cadre de cette campagne électorale, affirmer que le Parlement a voté un crédit dépassant 10 milliards de francs sans garantie qu'ils soient utilisés. Cette idée-là sera inscrite dans la tête des électeurs. Elle subsistera jusqu'au moment du vote et pourrait coûter très cher en amenant suffisamment de non pour que le projet auquel nous tenons nous aussi, Monsieur le Conseiller fédéral, soit refusé.

Vous avez dit tout à l'heure que vous ne craigniez pas le vote populaire et que vous faisiez confiance au peuple qui saurait comprendre la direction à prendre. Je préciserai simplement que la méthode Coué n'est pas la méthode efficace pour convaincre le peuple de voter pour ou contre. Il ne suffira pas de parcourir le pays avant les votations en criant: «Neat! Neat! Neat!». Il faut faire la preuve, aujourd'hui déjà, que nous ne votons ces crédits qu'avec l'assurance qu'ils serviront à quelque chose.

C'est pour éviter de programmer un échec en votation populaire, pour prouver que le Parlement vote des crédits de manière réfléchie en ayant la garantie de leur utilité que nous vous proposons de reporter la votation finale après la conclusion d'un accord sur le transit alpin. Nous regretterions que vous ne nous suiviez pas dans cette décision, ce qui risquerait de donner, en vote final vendredi, avec quelques non, un peu plus de oui et beaucoup d'abstentions, de ceux ou celles qui ne veulent pas voter des crédits sans savoir s'ils servent à quelque chose.

Jaeger: Bei unserem Ordnungsantrag geht es in erster Linie darum, dass wir die Verhandlungsposition unseres Verhandlungsbevollmächtigten in der Transitfrage stärken wollen. Wir sind der Auffassung, dass längerfristig ein Festhalten an den verkehrsmässigen Beschränkungen, an der 28-Tonnen-Limite und am Nachtfahrverbot, nur möglich ist, wenn unser Land im Gegenzug dazu die Schiene als Transitalternative anbieten kann, und das ist die Neat. Das ist auch das Argument, das sich die Grünen noch etwas genauer überlegen müssen; denn wir haben schon immer gesagt: Leider findet die Mobilität statt, und wir können nur hoffen, dass sie allmählich reduziert wird. Aber es ist ganz sicher, dass wir auf längere Sicht ausschliesslich mit der Schienenalternative einen Ausweg anbieten können.

Nach unserer Auffassung ist es gefährlich, Herr Bundesrat, nur schon geringste Konzessionen zu signalisieren, auch wenn es nur einige Lastwagen für verderbliche Güter sind; denn wenn hier einmal die Türen einen Spalt weit aufgemacht wird, müssen wir uns schon damit auseinandersetzen, dass die Türen dann weiter geöffnet wird. Wenn wir bereits im heutigen Zeitpunkt den Entscheid zur Neat fällen, hat die EG die Gewissheit, dass die Neat ohnehin kommt, und die Neat ist von da an kein Verhandlungstrumpf mehr. Deshalb ist es wichtig, bis zur Aushandlung eines Transitabkommens oder, was uns vom SP-Vorschlag unterscheidet, bis zur Paraphierung eines EWR-Vertrages, in dem diese Probleme geregelt sind, und spätestens bis zur Frühjahrsession 1992 mit der Abstimmung zu warten. Herr Bundesrat Ogi, wir möchten damit nicht Ihre alpentransversalen Pläne torpedieren, aber wir möchten Ihnen einen Verhandlungstrumpf mitgeben; denn Sie können eigentlich sicher sein, dass die Abstimmung für die Neat, mit allen Für und Wider, positiv ausfallen wird. Es geht nicht darum, diese Abstimmung zu torpedieren, sondern einzig und allein darum, Ihnen Ihre Position, Ihnen den Rücken zu stärken.

Umgekehrt sind wir der Auffassung, dass auch die Neat-Vorlage dadurch gestärkt wird. Ich bin überzeugt: Falls es Ihnen gelingt, ein Transitabkommen auszuhandeln oder die Transitfrage im Rahmen der EWR-Verhandlungen zu regeln, wird das

nicht zuletzt ein Erfolg unseres Neat-Angebots sein. Das wird der Vorlage ganz sicher auch in der Volksabstimmung helfen. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, sich diese Möglichkeit genau zu überlegen und nicht gleich zu denken, wir wollten einen Stein gegen die Neat werfen. Im Gegenteil, wir haben uns für dieses Werk ausgesprochen. Aber wir bitten Sie, doch zu überlegen, ob es Ihnen nicht dienlich wäre, wenn nun mit der Schlussabstimmung zugewartet wird.

Ich danke übrigens der SP, dass sie die gleichen Überlegungen ebenfalls vorgetragen hat. Die SP hat schon seit einiger Zeit immer auf die Notwendigkeit von Transitverhandlungen, eines Transitvertrags hingewiesen, und wir haben bereits zu Beginn der Session den Antrag deponiert. Wir sind froh und danken dem Präsidenten, dass er erst heute über den Antrag abstimmen lässt.

Stimmen Sie den Ordnungsanträgen zu. Ich bitte Sie natürlich, zuerst unserem Ordnungsantrag zuzustimmen, um auf diese Weise auf jeden Fall unserem Verkehrsminister in seinen schwierigen Verhandlungen in der Transitfrage den Rücken zu stärken.

Kühne: Die CVP-Fraktion ist bereit, Ende dieser Amtsdauer die Schlussabstimmung vorzunehmen. Wir sind uns darüber klar, dass es sich nicht um einen endgültigen Entscheid handelt, da das Volk das letzte Wort haben wird. Das Referendum ist bereits angekündigt. Die CVP-Fraktion will aber, dass die Transitfrage einer Lösung zugeführt wird. Wir wissen und haben es immer wieder kundgetan, dass die Transitfrage im Zusammenhang mit Europa die zentrale Frage ist. Wir wollen, dass das Parlament nun Stellung bezieht und über diese Vorlage entscheidet, nicht dass es nur sehr viele Stunden darüber gesprochen hat und sich um den Entscheid drückt.

Wir sagen ja zum Transit als Schienengütertransit, also die Lösung nach schweizerischem Mass. Wir nehmen mit dieser Lösung so weit wie nur möglich Rücksicht auf Anwohner und Umwelt. Alpen transit ist europäische Verkehrspolitik, ich möchte das am Schluss der Beratungen noch einmal hervorheben. Es geht darum, dass wir eine leistungsfähige Lösung bereithalten und dass wir flankierende Massnahmen ebenfalls unterstützen. Ich danke vor allem an international harmonisierte Schwerverkehrsabgaben.

Im Laufe des Monats Oktober wird sich einiges entscheiden. Am 21. Oktober werden sich unsere Bundesräte Felber und Delamuraz an ein Treffen der Minister der EG und der Efta in Luxemburg begeben. Ich möchte nicht, dass der schweizerische Bundesrat in dieser Frage mit einem vorläufigen Entscheid zu einem Provisorium antreten muss, sondern er soll den Segen des Parlamentes zu dieser Frage haben.

Ich finde es merkwürdig, dass ausgerechnet die EG-Anschluss-Befürworter, die SP und der LdU, gleich beim ersten konkreten Punkt Angst vor dem eigenen Mut bekommen. Die Aeusserungen von Herrn Borel stehen in einem merkwürdigen Widerspruch zu den gestrigen Aeusserungen von Herrn Vollmer zur Europafrage. Genau diesem Vorwurf sind wir immer wieder ausgesetzt. Unsere Nachbarn im Norden und im Süden sagen: Ihr Schweizer seid Rosinenpicker. Dort, wo es euch etwas bringt, seid ihr Europäer, sobald ihr jedoch etwas auf den Tisch legen müsst, habt ihr zuerst einmal eine Menge Ausreden. Sich politisch so zu verhalten ist für unser Land sehr schädlich. Ich möchte diesen Fehler nicht machen. Meine Herren von der SP und vom LdU – mit Bundesrat Ogi da vorn kommt mir ein sportlicher Vergleich –, ich muss Ihnen sagen: Sie haben den Slalom wohl wortreich angetreten, Sie haben aber einen Torfehler gemacht. Ich will es Ihnen selber überlassen, Ihren Transitslalom einmal in der Zeitlupe anzusehen. Sie kommen dann schon drauf!

Die CVP-Fraktion will am 4. Oktober 1991 diesen Beschluss fassen. Wir sind der Auffassung, der Entscheid kommt sehr spät, und eine weitere Verzögerung ist das Schlechteste, was wir haben können.

Ich bitte Sie, die Ordnungsanträge abzulehnen.

Bonny: Wir haben am Schluss unserer Beratungen eine sehr delikate Frage zu entscheiden. Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion möchte ich Sie bitten, die beiden

Ordnungsanträge der LdU/EVP- sowie der SP-Fraktion abzulehnen. Dabei möchte ich aber doch sagen, dass wir diese Anträge nicht in Bausch und Bogen verurteilen wollen. Wir haben selber in unserer Fraktion bei der Inangriffnahme der Debatten zum Ausdruck gebracht, dass durchaus ein gewisses Junktim zwischen der Neat und diesem Transitabkommen mit der EG gesehen werden könnte. Das hat dazu geführt, dass wir am 23. März 1991 ein Postulat eingebracht haben, das vom Bundesrat akzeptiert wurde. Darin wurde der Bundesrat eingeladen, den EG-Behörden mit Nachdruck darzulegen, dass eine Inangriffnahme der Arbeiten zur Realisierung der Alpentransversale erst nach der seit langem anstehenden Unterzeichnung eines Transitvertrags zwischen der EG und der Schweiz in Frage komme. Der Bundesrat hat dieses Postulat angenommen. Wir sehen also das Problem, dass wir uns keinesfalls in eine festgefahrene Situation hineinmanövrieren lassen dürfen. Der Unterschied besteht darin, dass wir sagen, der Bundesrat könne sich immer noch überlegen, wenn die Vorlage verabschiedet ist, ob und wann er die Arbeiten – das ist ein umfassender Begriff – in Angriff nehmen soll. Das ist der Unterschied zwischen unserer Haltung und derjenigen, die den beiden Ordnungsanträgen zugrunde liegt.

Was ist eigentlich Neues passiert? Ich gebe Kollege Kühne recht, dass eine klarere Situation entsteht, wenn wir ohne diese Ordnungsanträge operieren. Es gibt noch ein ganz praktisches Argument: Sie haben gesehen, wie komplex diese Vorlage ist. Jetzt stehen wir vor der Erneuerung des Parlaments. Sicher ein Drittel der Parlamentarier, vielleicht sogar noch mehr, wird neu sein. Wie sollen die neuen Parlamentarier, die den mühsamen Werdegang dieser Vorlage nicht miterlebt haben, entscheiden? Damit muten wir den neuen Parlamentariern eine schwierige Aufgabe zu.

Eine zweite Ueberlegung: Gerade gestern Abend habe ich am Schweizer Fernsehen in einer Reportage aus Brüssel gehört, dass offenbar die deutsche Delegation bei der EG überlegt, ob nicht doch dieser Transitvertrag vom Zustandekommen des EWR-Vertrags losgekoppelt werden sollte. Das ist eine interessante Aussage. Das konnten weder Herr Jaeger noch Herr Borel, die diese Anträge eingebracht haben, wissen. Wir sollten auf diese Entwicklung reagieren; wir sollten – dort treten die Schwächen der beiden Ordnungsanträge zutage – also nicht selber dieses Junktim, das wir zuerst bei den EWR-Beratungen gar nicht wollten und das auch nicht in der ursprünglichen Absicht der EG lag, herstellen und betonieren. Hier sehe ich eine gewisse Schwäche in der Begründung der Ordnungsanträge.

Deshalb bitte ich Sie, beide Ordnungsanträge, die durchaus gut gemeint sein mögen und für die ich ursprünglich ein gewisses Verständnis hatte, in der jetzigen Situation abzulehnen.

Mühlemann: Es besteht überhaupt kein Zweifel, gleichgültig ob ein EWR-Vertrag zustande kommt, ob wir der EG voll beitreten oder ob wir ganz allein marschieren, dass wir den Verkehr über unsere Alpen aufnehmen müssen. Wenn wir das nicht tun, dann werden wir eine Situation schaffen, die Herr Bundesrat Ogi wiederholt als Verkehrsinfarkt bezeichnet hat.

Wir haben also allen Grund – Herr Jaeger, Herr Borel – mit diesem Geschäft vorwärtszumachen. Wir haben allen Grund, für unsere Nachkommen Verkehrsverhältnisse zu schaffen, die nicht im Chaos enden, sondern im Herzen Europas Ordnung bringen. Dementsprechend geht es darum, hier Klarheit zu schaffen.

Herr Bundesrat Ogi hat in bemerkenswerter Weise bei den bisherigen Transitverhandlungen Erfolge eingeheimst. Es war nicht selbstverständlich, dass die EG ja sagte zu dem Sonderfall «28 Tonnen». Dies wurde erreicht dank der Hartnäckigkeit und dem Verhandlungsgeschick von Herrn Bundesrat Ogi. Aber um so zu verhandeln, braucht er, Herr Jaeger, klare Verhältnisse. Und das, was wir bis jetzt in der Europapolitik geboten haben – Sie, Herr Jaeger und Herr Bodenmann, eingeschlossen –, ist Zickzackkurs. Wir müssen Klarheit haben, wenn wir zu den neuen Verhandlungen antreten wollen. Wenn Sie nach Europa wollen, Herr Jaeger, dann müssen Sie jetzt nicht als *Fabius cunctator* zurückweichen. Herr Bundesrat Ogi

hat klar gesagt, er brauche diesen Auftrag, und er wird neu verhandeln. Er wird abkommen von diesem unseligen Erbsenzählen und eine neue Art der Verhandlung mit den Oesterreichern suchen. Wir wollen weniger Lastwagen und sauberere Lastwagen. Mit diesem Vorgehen muss Herr Bundesrat Ogi auch sagen können: Wir bieten etwas, und das Parlament steht dahinter. Wenn wir jetzt nicht ja sagen, wird man ihm sofort entgegen können, er habe ja eine sehr unsichere Gefolgschaft hinter sich. Er hat ja zusätzlich die Schwierigkeit, dass er auch noch die Volksabstimmung einkalkulieren muss.

Ich bitte Sie, Herrn Bundesrat Ogi Klarheit zu verschaffen und ihm den nötigen Rückhalt zu geben, indem wir jetzt ja sagen und die beiden Ordnungsanträge ablehnen.

On. Cavadini: Io vi invito a respingere chiaramente queste proposte che vogliono frenare un progetto che le due Camere hanno esaminato approfonditamente in tempi relativamente brevi, dopo aver avuto il messaggio del Consiglio federale nel maggio del 1990. Avevo già – in occasione dell'entrata in materia – affermato che abbiamo un ritardo di vent'anni nella realizzazione di queste gallerie alpine. Se adesso rinviando ancora alla prossima legislatura il voto finale non portiamo nulla di nuovo, ma freniamo ulteriormente la realizzazione di questi progetti.

Io credo che abbiamo bisogno di agire rapidamente, di permettere che il progetto e il decreto superino il periodo del referendum e che poi si possa andare avanti con la progettazione di dettaglio. Se invece rinviando il tutto, perdiamo almeno un'anno e non abbiamo nulla di nuovo, perché da un lato la posizione del Consiglio federale arrischia di essere indebolita da questo ulteriore tentennamento del Parlamento, e dall'altro non dimentichiamo che qui votiamo soltanto il concetto delle trasversali e il credito di progettazione e che il Parlamento sarà ancora chiamato a pronunciarsi sul progetto definitivo con i relativi tracciati e sul credito di costruzione. Per cui, semmai, se a quel momento ci fossero delle novità, ci sarà sempre la possibilità ancora di avere una discussione approfondita. Ma non rinviando oggi il concetto, non rinviando oggi il credito di progettazione!

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Jaeger: Diese Debatte erfreut mich jetzt! Herr Mühlemann, ausgerechnet Sie werfen uns einen Zickzackkurs in der EG-Politik vor. Ich verstehe die Welt nicht mehr!

Wenn ich bedenke, Herr Mühlemann: Gestern waren Sie der Mentor des Antrags Portmann. Sie waren doch derjenige, der Herrn Portmann nahegelegt hat – mit Erfolg –, er solle hier einen Ordnungsantrag auf Abbruch der Diskussion über Europa stellen. Und nun werfen Sie uns eine Zickzacklinie vor. Sowohl die Sozialdemokraten – ich muss nicht für sie sprechen, das macht Herr Bodenmann schon selber – als auch wir können darauf hinweisen, dass unsere Ueberlegungen von Anfang an ganz klar gewesen sind. Unser Konzept war klar. Wir wissen, wohin die Reise gehen muss, im Gegensatz wahrscheinlich zu Ihnen, Herr Mühlemann. Sie sind sich noch nicht ganz sicher, das ehrt Sie, aber dann müssen Sie nicht denen vorwerfen, die sicher sind, sie hätten hier eine Zickzacklinie eingeschlagen.

Ich muss Ihnen noch etwas zum Transit sagen – es geht um mehr als um eine persönliche Erklärung –: Wir können in Sachen Transit gar keine Konzessionen machen. Ich lege Ihnen die Relationen dar.

Präsident: Herr Jaeger, Sie haben das Wort für eine persönliche Erklärung, nicht für ein Votum. Ich bitte Sie, jetzt abzuschliessen.

Jaeger: Das ist eine persönliche Erklärung an Herrn Mühlemann; ich muss sie aber öffentlich abgeben können.

Wenn wir die verkehrsmässigen Restriktionen aufgeben, dann wird die Transittlawine durch die Schweiz um das Zehn- bis Zwanzigfache zunehmen. Da können wir mit dem besten Willen gegenüber der EG gar keine Konzessionen machen. Wir

haben diese Dinge für Herrn Bundesrat Ogi berechnet. Wir kennen die Zusammenhänge, und deshalb muss ich mich hier dagegen wehren, dass falsche Dinge gesagt werden. Entschuldigung, aber das musste ich noch anbringen.

Bodenmann: Die CVP tagte in Basel und unterhielt sich über Europa. Das Resultat war irgendwie so: Ein Alleingang geht nicht, aber wir sind noch nicht reif, also warten wir noch etwas. Konkret: Die CVP will dann vielleicht Ende der neunziger Jahre einen EG-Beitritt. Da möchte ich Herrn Kühne bitten, rein sprachlich, nicht von Anschluss zu reden, weil Anschluss etwas ist, das vor fünfzig Jahren aktuell war. Es kommt in der Politik – auch – auf die Sprache an. Und da muss man sehr sorgfältig sein, wenn man etwas später das gleiche will wie wir auch.

Wer sich aber effektiv überlegt und den Eindruck hat, wir müssten in den Integrationsprozess einsteigen, wir müssten ein Beitrittsgesuch stellen, der muss sich natürlich auch damit auseinandersetzen, welche konkreten Nachteile unser Beitritt haben könnte.

Hier stellt sich ein Problem auf der Ebene des Transitverkehrs, wo wir von unserer Partei immer gesagt haben: Es ist absolut notwendig, vorgängig einen Transitvertrag abzuschliessen. Und der Transitvertrag muss so ausgestaltet sein, dass er auch gilt, wenn wir der EG beitreten. Kein Land auf der Welt würde eine derart gigantische Investition machen, wenn es nicht wüsste, dass diese Investition ausgelastet sein wird, die Güter auf die Bahn kommen, sich die Investition sowohl ökologisch als auch ökonomisch bezahlt macht.

Hier nun, Herr Bundesrat Ogi, stellt sich natürlich die Frage: Hat das Parlament nicht das Recht, hat es nicht allenfalls sogar die Pflicht, zu wissen, was in diesem Transitabkommen steht, ob es überhaupt zustande kommt, bevor es diese Vorlage hier verabschiedet. Es ist doch absolut unglaublich, dass wir über diese Vorlage, diese Investition entscheiden, ohne zu wissen, was wir dafür bekommen!

Herr Cavadini, das Parlament hat schon die Möglichkeit, dann noch einmal auf diese Frage zurückzukommen; das Volk aber nicht mehr. Und hier geht es darum: Soll das Volk im Zeitpunkt der Abstimmung wissen, wie der Transitvertrag aussieht? Können wir allenfalls die Vorlage noch entsprechend abändern, ja oder nein?

Und wenn wir heute die Zeitungen konsultieren, stellen wir fest, dass Herr Bundesrat Ogi der holländischen Transportministerin im Detail erklärt hat, was er will. Ich, als gewählter Vertreter dieses Volks, hätte doch Interesse daran, das ebenfalls zu wissen, bevor ich definitiv entscheide, was die Schweiz der EG vorschlägt, was wir unter der neuen Formel – qualitative Veränderungen – zu verstehen haben. Welchen Zusammenhang gibt es zwischen 28-Tonnen-Limite, 40-Tonnen-Limite und diesen qualitativen Veränderungen, inwieweit gehen diese Modelle Richtung Oesterreich oder inwieweit in Richtung der Urner Thesen?

All das sollen wir offenbar nicht wissen dürfen, sondern heute Herrn Bundesrat Ogi einen Blankoscheck ausstellen.

Herr Bonny hat – einmal mehr – natürlich unseren Antrag nicht gelesen. Bei unserem Antrag ist überhaupt nicht vom EWR die Rede, weil wir ja die Prozesse kennen und wissen, dass es hier um die Transitverhandlungen geht, nicht um den EWR, dass es denkbar ist, dass die Transitverhandlungen einmal gekoppelt und ein anderes Mal wieder entkoppelt werden. Deshalb ist unser Antrag richtiger als jener von Herrn Jaeger. Deshalb könnten Sie ihm unter diesem Gesichtspunkt ohne weiteres zustimmen.

Zu Ihrem Argument, Herr Bonny, ein Drittel des Parlaments werde erneuert: Wir sind der Meinung, wir sollten die Vorlage fertig behandeln. Das neue Parlament kann dann das Transitabkommen beurteilen und sagen, ob es die Vorlage passieren lassen will oder nicht. Welches sind die Anforderungen an diesen Drittel des neugewählten Parlaments? Es sind die gleichen Anforderungen wie jene an das Volk, nämlich zu entscheiden, ob man angesichts des Resultats der Transitverhandlungen ja oder nein sagt. Das gibt keine riesige Diskussion, aber es gibt eine sachgerechte Entscheidung, die das Volk auch treffen muss.

Und hier muss ich Ihnen eines sagen, Herr Bundesrat Ogi: Mit Ihrer Politik schwächen Sie Ihre eigene Position in den Verhandlungen. Mit Ihrer Politik versenken Sie die Vorlage, sind Sie der beste Propagandist jener Kreise, die das Referendum beschlossen haben. Das kann doch nicht im Ernst Ihr Interesse sein!

Günter: Herr Bonny, im Prinzip ist die Vorlage jetzt fertig beraten. Ich traue dem neugewählten Parlament zu, dass es imstande ist, dazu dann ja oder nein zu sagen. Wir wollen dann die Vorlage nicht neu aufrollen, sondern wir wollen wissen, was in bezug auf Europa auf uns zukommt, und erst dann über die Neat entscheiden. Dieser Entscheid wird möglich sein – es wird sicher eine Diskussion geben –, aber es ist wichtig, dass er aufgeschoben wird, bis wir etwas mehr wissen.

Herr Kühne weiss ganz genau, dass wir vom LdU uns für den EG-Beitritt interessieren und dass unsere Fraktion möchte, dass ein Beitrittsgesuch gestellt wird. Man soll das bitte nicht immer mit dem Beitritt selbst verwechseln! Dann können Fragen abgeklärt werden. Dann kommt auch das Transitabkommen zur Diskussion, und das ist ein ganz wichtiger Punkt. Sie wissen, dass die Sozialdemokraten und wir vom LdU der Meinung sind, dass keine Konzessionen auf Kosten der Ökologie gemacht werden dürfen. Gerade darum muss man frühzeitig zu verhandeln beginnen.

Aber der Kernpunkt meines Votums ist ein anderer: Ich bin in grosser Sorge, Herr Bundesrat Ogi, dass wir von unserer schweizerischen Tradition des Verhandels her in Europa in eine Falle laufen. Wenn ich hier ans Rednerpult gehe, überlege ich mir immer schon im voraus, was sagen die Freisinnigen, was sagt die CVP dazu, überlege, wie ich den Anwesenden im Rat meine Anliegen erklären kann und nehme mögliche Kompromisse in Gedanken voraus. Daß machen die meisten von Ihnen wahrscheinlich auch so, und jene, die in den Regierungsparteien sind, machen es ganz ausgesprochen und noch viel mehr. Wir treten hier also schon mit einer moderierten Position an und signalisieren gleichzeitig auch, in welche Richtung weitere Kompromisse gehen könnten. Das kommt vermutlich von unserer Zauberformel her, von unserem System des Regierens, bei dem alle grossen Parteien in der Regierung sitzen. In Europa ist das anders. Dort gibt es das Konkurrenzsystem. Wenn man dort zu Verhandlungen antritt, tritt man mit der Maximalforderung an und signalisiert keine Zugeständnisse. Das kommt erst in der allerletzten Phase.

Ein Beispiel: Die Schweiz müsste wahrscheinlich, wenn sie in die Verhandlungen steigt, an die EG die Forderung stellen, dass die EG die Neat bezahlt. Die LdU/EVP-Fraktion war im November 1988 in Brüssel, und wir haben dort mit hohen Beamten gesprochen. Einer hat uns gesagt, es habe ihn immer gewundert, warum die Schweiz diese Forderung auf Bezahlung der Neat durch die EG nie gestellt habe. Warum machen wir das nicht? Weil wir z. B. nicht abhängig werden wollen. Wir nehmen schon wieder das Verhandlungsergebnis vorweg, statt eine Maximalforderung zu stellen.

Ich kann Ihnen sagen, wie das auf die Europäer wirken wird: Wenn wir mit einer moderierten Position kommen, verstehen sie diese als Extremposition und nehmen an, dass wir von dort an dann noch nachgeben. Das tun wir nicht, weil wir es gar nicht mehr können, und dann werden wir nicht verstanden. Dann wird man uns als stur ansehen, als wenig kompromissfähig. Und genau auf diesem Gleise laufen wir jetzt. Das ist der erste Punkt.

Also können wir als Parlament zumindest einen Pflock einschlagen und sagen: Jetzt warten wir, bis wir etwas Konkretes wissen. Das ist der Stil, in dem in der EG verhandelt und der dort verstanden wird.

Der zweite Punkt: Wenn wir den Pflock nicht einschlagen, wird er von jemand anderem eingeschlagen, und zwar über das Referendum. Ich weiss nicht, ob es eine gute Idee ist, Herr Bundesrat Ogi, wenn Sie in den internationalen Verhandlungen mit dem Referendum der Grünen hantieren müssen, und ob es nicht intelligenter wäre, etwas zuzuwarten, etwas mehr zu wissen. Dann könnten Sie dem Schweizervolk nämlich auch sagen, warum es soviel zahlen soll, warum man bei der

Neat die EG nicht um einen Beitrag gefragt hat und warum die EG die Kosten nicht übernimmt. Dann haben Sie nämlich auch eine Chance, die Vorlage durchzubringen.

Zu Herrn Cavadini noch ein Letztes: Gerade weil die Sache eilt, haben wir in unserem Vorschlag die Terminierung Frühjahr 1992 hineingenommen, damit das Parlament entscheidet, falls sich die Verhandlungen aus irgendeinem Grunde unendlich in die Länge ziehen sollten. Aber bis im Frühjahr 1992 sollten wir einen wesentlichen Schritt weiter sein, so dass wir en connaissance de cause ja oder nein sagen können.

Hari: Bei dieser Debatte kommt man sich wirklich vor wie an einer Wahlveranstaltung. Es geht hier doch um etwas anderes. Es geht schlicht und einfach darum, dass wir einen wichtigen Entscheid in der Zusammensetzung fällen, in der wir ihn während Monaten oder bald Jahren beraten haben.

Als voraussichtlich letzter Redner der Fraktionen verzichte ich im Interesse einer rassigeren Abwicklung der Debatte auf eine Begründung und lehne im Namen der SVP-Fraktion die beiden Ordnungsanträge ab.

Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Mühlemann: Eine persönliche Erklärung an die Adresse von Herrn Jaeger: Ich wiederhole das, was ich im Zusammenhang mit Zickzackpolitik gegenüber Europa Herrn Bodenmann hier schon einmal gesagt habe: Herr Jaeger, man kann nicht gleichzeitig Zappelfilipp für einen Vollbeitritt zur EG im Vorzimmer von Herrn Delors sein und als Streckenwärter an der Gotthardbahn amten, um den Neat-Verkehr zu bremsen!

Herczog: Zu Herrn Bonny und Herrn Mühlemann: Zwei Dinge darf man nicht verwechseln: Wir debattieren hier nicht über die EG, sondern über die Randbedingungen für die Neat. Es ist mir absolut schleierhaft, warum Bundesrat Ogi und die bürgerlichen Parteien offenen Auges ins offene Messer laufen wollen. Sie wissen doch ganz genau, dass, wenn wir jetzt die Schlussabstimmung bei der Neat vornehmen, das Referendum so sicher ist wie das Amen in der Kirche, und genau so sicher wie das Amen in der Kirche ist nachher das Resultat der Volksabstimmung. Wir können doch nicht vor das Volk treten, ohne erklären zu können, unter welchen Randbedingungen wir 30 bis 40 Milliarden Franken investieren wollen. Das ist doch absoluter Irrsinn! Wenn etwas eine Wahlveranstaltung ist, dann eben das: Und alle jene, die heute die Schlussabstimmung wollen, wollen die Neat gar nicht realisieren.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La commission n'a pas délibéré sur le fond des motions d'ordre, car elle a entamé très tard le soir une discussion abrégée. En revanche, je ne veux pas me mêler aux disputes et aux polémiques préélectorales entre les partis.

Je tente de vous donner un avis tout à fait personnel: faut-il effectivement, à ce stade-là, renvoyer le vote final à un Parlement qui sera renouvelé pour un tiers au moins? Faut-il renvoyer le vote final à une date inconnue, aux calendes grecques, puisque nous ne savons pas encore quand un accord sur le transit alpin pourra intervenir? Nous maintenons ainsi une incertitude sur le plan décisionnel dans une affaire très importante. Il est vrai que le projet du transit alpin joue un rôle important dans un accord européen sur le problème du transit des marchandises et même sur les tractations au sujet de l'EEE.

Par contre, j'estime que l'article 18, alinéa 2, de l'arrêté A nous donne une réponse. En effet, c'est le Conseil fédéral qui est désigné pour déterminer la date à laquelle cet arrêté devra entrer en vigueur. Nous pouvons donc confier cette tâche de tractation au Conseil fédéral. Les négociations internationales ne sont pas l'affaire du Parlement mais celle du gouvernement et nous lui donnons ce transit alpin comme moyen de tractation. C'est à lui de le faire et non pas au Parlement.

En outre, je vous pose encore une question: nous avons un retard de 10 à 20 ans dans la construction du transit alpin. Nous avons mené une discussion pendant plus d'une année entre les deux conseils pour trouver – je l'espère – une conclusion

satisfaisante au transit alpin décidé et bien ficelé. Faut-il vraiment nous arrêter maintenant, sans prendre de décision finale et décisive? Je pense que non.

Je reprends l'image de M. Borel se référant aux joueurs de cartes: nous soutirons au Conseil fédéral le «Bour» si nous n'acceptons pas le vote final. Je vous prie de bien vouloir distribuer ce «Bour», de le remettre aux mains du gouvernement pour qu'il puisse négocier avec les autorités de Bruxelles un accord sur le transit alpin. Je vous prie dès lors de permettre aux deux conseils de passer vendredi matin au vote final.

Schüle, Berichterstatter: Die Kommission hat die beiden Ordnungsanträge materiell nicht behandelt. Gestatten Sie mir aber, die folgenden Überlegungen zu äussern:

Die Fraktionen von SP und LdU/EVP wollen ein Junktim zum Transitvertrag erreichen. Es wäre problematisch, nach dem zügigen Verfahren in den Räten nun unseren Entscheid aufzuschieben. Wir wollen den Alpentransit, wir haben A gesagt, und wir sollten auch B sagen.

Es besteht kein Zweifel: Wir bauen den Alpentransit für Europa. Der Alpentransit ist die Trumpfkarte in den Verhandlungen. Die Verhandlungen aber sind Sache des Bundesrates und nicht des Parlamentes. Diese Aufgabenteilung sollten wir respektieren. Wenn wir jetzt ja sagen, kann der Bundesrat gestärkt in die nächste Verhandlungsrunde gehen. Die EG weiss, dass der Alpentransit vom Parlament grundsätzlich beschlossen ist. Die nächsten Verhandlungen finden in den kommenden Wochen statt. Ein Entscheid über das Transitabkommen könnte noch vor dem 21. Oktober 1991 mit einem zufriedenstellenden Ergebnis für die Schweiz zustande kommen, eine befriedigende Lösung mit der 28-Tonnen-Limite, mit einem Sonntags- und Nachtfahrverbot. Darum sollten wir jetzt diesen Entscheid als einen Akt des guten Willens treffen.

Es ist aber keine Frage, dass zum Zeitpunkt einer Volksabstimmung, die sicher kommen wird, das Transitabkommen unter Dach sein muss. Auch ist in Artikel 18 festgehalten, dass der Bundesrat noch das Inkrafttreten zu bestimmen hat. Wir dürfen uns aber im Parlament nicht selbst die Hände binden. Das wäre ein Misstrauensvotum gegenüber unserem Bundesrat, vor allem aber auch ein Misstrauensvotum gegenüber der Europäischen Gemeinschaft. Jetzt brauchen wir ein Klima des Vertrauens und kein Klima der Verunsicherung. Dass wir ohne Transitabkommen nicht bauen werden, ist doch für uns alle selbstverständlich.

Bundesrat Ogi: Dass diese Frage am Schluss dieser über 40-stündigen Debatte – die Sessionen im März und September/Oktober zusammengerechnet – noch einmal diskutiert wird, werte ich als Signal in Richtung Brüssel, der Schweiz sei kein Vertrag zu diktieren, den wir nicht unterschreiben können. Damit ist das Problem angesprochen. Nicht der Transitvertrag als solcher macht uns heute Sorgen, sondern dessen Inhalt. Die schweizerische Verhandlungsdelegation hätte schon lange einen Vertrag aus Brüssel zurückbringen können, wenn sie der EG genügend Konzessionen gemacht hätte. Das letzte, was man von uns verlangt, sind beispielsweise 250 und mehr Lastwagen pro Tag. Ich bin überzeugt, dass nur eine kleine Minderheit in diesem Saal bereit wäre, diesen EG-Transitvertrag zu diesem Preis einzugehen. Wir können das nicht tun. Es ist nicht eine Frage des Vertrages, sondern es ist eine Frage des Inhaltes dieses Vertrags. Wo stehen wir heute, und wie ist die Situation heute zu werten?

Grundsätzlich ist zu sagen, dass diese Verhandlungen tagtäglich ändern. Ich möchte dem Nationalrat doch zur Kenntnis geben, dass die Aufnahme der Verhandlungen 1989 auf Initiative der EG erfolgt ist. Diese Initiative wurde im sogenannten «Weissbuch» der EG festgeschrieben, es ist also die EG, die diesen Transitvertrag sucht; es ist nicht die Schweiz, die ihn will. Wie Sie wissen: Wenn Sie etwas aushandeln, dann müssen Sie in der Regel auch eine Konzession anbieten. Wenn wir einen Transitvertrag à tout prix haben wollen, dann müssen wir bereit sein, Konzessionen einzugehen. Ich möchte im Zusammenhang mit dem EWR-Vertrag auch festhalten, dass das Ganze etwas kaschiert wird. Es ist nicht nur der Transit, der den EWR belastet, sondern es sind die Fische – nicht unsere

Fischen, sondern die norwegischen Fische –, die hier eine ganz gewaltige Rolle spielen. Es ist der Kohäsionsfonds, der eine Rolle spielt, und es ist vor allem das fehlende Mitspracherecht, also die institutionelle Frage, die hier bedeutend mehr Gewicht haben als der Transitvertrag. Trotzdem wurde mit dem 21. Oktober 1991 ein neues Datum gesetzt, am dem die Efta- und die EG-Länder versuchen sollen, bei diesen EWR-, EG- oder Alleingangsverhandlungen eine Lösung, wenn möglich einen Durchbruch zu erzielen. Deshalb wäre es völlig falsch, wenn Sie jetzt am Ende dieser über 40stündigen Debatte schlappmachen würden. Dies in dem Sinne, dass Sie jetzt doch auf einem Marathonlauf waren. Die Marathondistanz beträgt, wenn ich das richtig im Kopf habe, 41,195 Kilometer. Ich glaube, Sie haben jetzt 41 Kilometer absolviert, Sie sind auf der Zielgeraden. Wenn ich bei diesem Beispiel bleibe – Herr Kühne hat vom Slalom gesprochen, ich bleibe bei meinem Marathon –, so geschieht dies, weil ich Ihnen zu diesem Marathon gratulieren möchte; Sie haben ihn gut absolviert, aber Sie dürfen jetzt nicht 195 Meter vor dem Ziel schlappmachen, aufgeben, abstellen, abhocken. Sie alle haben vielleicht noch dieses unschöne Bild von Frau Anderson an den Olympischen Spielen von 1984 in Los Angeles in Erinnerung, als diese arme Frau die letzten Meter nicht mehr absolvieren konnte. Dieses Bild kommt mir in Erinnerung, wenn ich höre, wie Sie diskutieren und vor allem verhindern wollen, dass wir jetzt am Schluss dieser Marathondebatte noch die letzten Meter laufen können. Der Bundesrat und das Parlament haben noch mehrmals die Möglichkeit, das Projekt zu stoppen – ich sage das ganz klar – oder zu sistieren, wenn es wegen der EG nötig sein sollte. Ich denke z. B. an die Volksabstimmung, die, wie ich annehme, im nächsten Jahr stattfinden wird: Auch hier kann man hinauszögern. Ich denke an den Entscheid des Bundesrats über die Vorprojekte. Denken Sie auch daran, dass Sie sich noch zweimal über dieses Geschäft unterhalten können, nämlich dann, wenn wir den Kredit für die Tunnel verlangen und wenn wir den Kredit für die übrigen Strecken verlangen. Hier ist noch Spielraum vorhanden. Ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie die Herren Bundesräte Felber und Delamuraz ohne den Abschluss in die Gespräche vom 21. Oktober gehen lassen – man wird zwar zur Kenntnis nehmen, dass Sie gesprochen, diskutiert, im Prinzip entschieden haben, dass Sie aber die Schlussabstimmung nicht durchgeführt haben –, dann gehen diese zwei Marathonläufer nach Brüssel, ohne die nötige Verpflegung im Sack zu haben, die es braucht, um zum Erfolg zu kommen. Sie brauchen eine starke Armee, sie brauchen Ihre Unterstützung. Ich möchte Sie bitten, ihnen diese Unterstützung zu geben.

Ich habe etwas Mühe, Herr Jaeger, Sie möchten in die EG, auf der anderen Seite wissen Sie ganz klar, dass die EG sehr hart und sehr fordernd mit uns verhandelt und dass es nicht leicht ist, diese Situation, diese neue Lage, die Sie schaffen würden, zu erklären.

Am Schluss noch ein Wort zu Herrn Bodenmann: Sie glauben, ich werde diesen Trumpf nun einfach verspielen, nachdem ich hier gekämpft habe – ich glaube, sagen zu dürfen, ich habe mich für die Sache eingesetzt, ich habe mich für die Neat eingesetzt, während mehr als 41 Stunden in diesem Saal. Aber glauben Sie wirklich, dass ich diesen Joker, diesen Trumpf, einfach so verspielen möchte? Sie sagen mir, ich versenke die Vorlage: So kann nur einer reden, der das Ganze nicht miterlebt und mitgemacht hat, der diesen Marathon nur vom Hörensagen kennt und noch nie 41,195 Kilometer gelaufen ist. Herr Bodenmann, es ist nicht schlechter Wille. Sie haben mir geschrieben, ich solle in der Kommission die Akten offenlegen. Ich habe Ihnen dann am 16. September geantwortet und habe Sie darauf hingewiesen, dass der Bundesrat am 3. Juni zur Parlamentsreform festgehalten habe, weshalb ein Einbezug von Parlamentsorganen bei diplomatischen Verhandlungen nur im beschränkten Mass möglich sei. Ich muss Ihnen sagen: Die Verhandlungen ändern jeden Tag; am nächsten Samstag muss ich wieder nach Brüssel. Und da will man mir nun dieses qualitative Konzept erläutern, weil ich in Wassens vor einer Woche ganz klar erklärt habe: «ich habe jetzt genug, immer wieder neue Vorschläge prüfen zu müssen, und Sie auf der anderen Seite, bei der EG, haben noch nie abgesichert, ob Ihre elf

Kolleginnen oder Kollegen, also die zwölf EG-Staaten bereit sind, dieses Konzept zu akzeptieren!» Deshalb habe ich Frau Maj-Weggén nach Hause verabschiedet, ich habe ihr gesagt: «Bitte klären Sie jetzt einmal ab, ob Portugal, Spanien, Griechenland und Italien bereit sind, diese Lösung im Prinzip zu akzeptieren.» Das wird sie uns, Herr Kollege Streicher aus Oesterreich und mir, am nächsten Samstag sagen. Dann werde ich zurückkommen, und dann wird zuerst der Bundesrat über diese Möglichkeit zu entscheiden haben. So verhandeln wir, und ich glaube, wir haben das bis jetzt nicht schlecht getan, das darf ich einmal sagen: Man verlangt von uns nicht mehr einen 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz, wie man ihn 1989 noch gefordert hat; man verlangt von uns nur noch Ausnahmen. Wir können das Nachfahrverbot halten, wir können das Sonntagsfahrverbot halten – ist das wirklich nichts? Ist das wirklich ein Versenken dieser Politik? Es ist einfach nicht fair, wenn Sie das sagen!

Von Herrn Herzog nehme ich gerne zur Kenntnis, dass diejenigen, die am Freitag gegen die Neat stimmen, im Prinzip für die Neat sind, wenn ich seine Formulierung genau interpretiere.

Ich bitte Sie, diesen Marathon jetzt nicht abzubrechen, diese Schlussabstimmung zu beschliessen und sie dann am Freitag definitiv und klar vorzunehmen, um damit ein Signal in Richtung Brüssel zu setzen. *(Beifall)*

Präsident: Wir stimmen ab, aber nicht nur über die 41,195 Kilometer (eigentlich sind es 42,195) von Herrn Ogi. Es geht um 49 Kilometer – der Tunnel gehört dazu.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion	48 Stimmen
Für den Ordnungsantrag der LdU/EVP-Fraktion	12 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion	51 Stimmen
Dagegen	118 Stimmen

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Siehe Seite 1801 hiervor – Voir page 1801 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 3. Oktober 1991
Décision du Conseil des Etats du 3 octobre 1991

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je dois malgré moi revenir encore une fois à la tribune. Le texte français qui vous est soumis à l'article 7, alinéa premier, contient une modification que la Commission de rédaction a faite. Je précise que c'est le texte original du dépliant qui doit être décisif et qui reflète mieux le sens que lui a donné la commission.

M. Petitpierre: En un mot, je souligne que la Commission de rédaction de langue française a fait ce qu'elle a fait, Monsieur Zbinden, à la demande de la Commission de rédaction de langue allemande. Le courrier est fait pour que ces problèmes ne se règlent pas ici mais d'accord entre les deux Commissions de rédaction. Je vous propose donc de faire confiance à ces commissions pour mettre cela au point, après et compte tenu de la remarque de M. Zbinden Paul.

Bircher Silvio: Die SP-Fraktion begrüsst grundsätzlich das Neat-Projekt. Wir sind aber überzeugt, dass mit dieser Jahrhundertvorlage nicht vor das Volk getreten werden kann, bevor ein Transitvertrag mit akzeptablem Inhalt vorliegt. Das war ja auch der Sinn unseres Verschiebungsantrages für diese Schlussabstimmung von heute; denn ohne einen für die Schweiz genügenden Transitvertrag gibt diese Neat einfach keinen Sinn – in ökologischer, ökonomischer, aber auch in staatspolitischer Beziehung. In diesem Sinne behält sich die SP für die Volksabstimmung ihre Entscheidung offen.

M. Leuba: Le groupe libéral s'est rangé sans restriction derrière le projet du Conseil fédéral des nouvelles transversales alpines, les considérant comme une des grandes oeuvres du tournant du siècle. Il constate avec regret que le projet a été surchargé par une défense d'intérêts régionaux, qui n'a pas su s'élever suffisamment pour voir la priorité du projet. Au surplus, on ne peut s'empêcher de penser que le coût de ce projet, atteint d'une obésité malade, doit rester secret aux yeux du peuple suisse.

Enfin, l'entorse faite au principe de la liberté de choix du moyen de transport nous paraît lourde de menaces.

Les libéraux devraient dès lors s'opposer à l'arrêté. Toutefois, convaincus que les transversales alpines ferroviaires sont dans l'intérêt de l'Europe à laquelle ils souhaitent que la Suisse participe davantage, ils ne veulent pas que leur opposition apparaisse comme une position frileuse à l'égard de l'Europe.

C'est dans ce sens qu'il conviendra d'interpréter l'abstention des libéraux qui gardent leur liberté d'opinion, comme les socialistes d'ailleurs, en cas de votation populaire.

Bonny: Ich gebe Ihnen im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion die grossmehrheitliche Zustimmung unsererseits zur Neat bekannt. Diese Zustimmung war eine zeitlang auf des Messers Schneide. Sie wurde erst möglich, nachdem wir hier im Nationalrat, im Differenzenbereinungsverfahren, die weit überschüssenden Anträge des Ständerates wieder auf ein verantwortbares Mass reduzieren konnten.

Wir sehen in der Neat nicht nur eine verkehrspolitische Massnahme, sondern auch ein staatspolitisches Instrument. Es ist zu hoffen, dass dieses Werk dazu beitragen wird, den Zusammenhang zwischen den verschiedenen Regionen unseres Landes in dieser schwierigen Zeit zu verstärken.

Wir haben mit Interesse Kenntnis genommen von der Erklärung der SP-Fraktion. Ich möchte meinen, was Herr Bircher Silvio ausgeführt hat, ist so etwas wie ein Spagat zwischen Alpen-Initiative und dem EG-Beitritt, der von der SP vertreten wird. Es bleibt zu hoffen, dass Sie dann nicht zwischen Stuhl und Bank hinunterfallen.

Blocher: Die SVP-Fraktion stimmt dieser Alpentransversale zu. Auch wenn – von uns aus gesehen – dieses Projekt gewisse Schlacken angesetzt hat, ist das Projekt als Ganzes immer noch das, was es am Anfang war, nämlich die Nord-Süd-Verbindung mit einer sehr leistungsfähigen Eisenbahn-Alpentransversale für die Zukunft. Wir warnen auch ausdrücklich davor, hier einen Transitvertrag mit diesem Projekt zu verbinden. Ein Projekt, das 24 Milliarden Franken kostet, ist mehr wert als ein Transitvertrag. Wir brauchen nichts anderes als die Gewährleistung, dass der Verkehr von Norden und Süden auf diese Punkte zukommt. Dann wollen wir in Zukunft frei sein und diesen Trumpf in unserer Hand behalten; das ist von grosser staatsrechtlicher Bedeutung.

Wir sind der Meinung, jetzt müsse man dieser Alpentransversale zustimmen, damit endlich etwas geschieht. Alles andere sind Lippenbekenntnisse.

Kühne: Die CVP-Fraktion hat 1984 erstmals verlangt, dass die Alpentransitfrage entschieden werde und dass man sich für den Bau einer neuen Alpentransversale ausspreche. Ueber die internationale Bedeutung habe ich mich hier wiederholt für die Fraktion geäussert.

Das Projekt ist für uns abstimmungsreif, und wir stehen zu dieser Vorlage.

Ruf: Die Schweizer Demokraten anerkennen grundsätzlich die Notwendigkeit einer neuen Bahnverbindung durch die Alpen, einer Alpentransversale. Wir sagen jedoch entschieden nein zu dieser Neat, und zwar vor allem aus zwei Gründen:

1. Die jetzt beschlossene Neat ist völlig überdimensioniert. Ein einziger Tunnel würde genügen. Zwei Tunneln bedeuten unverantwortbare Mehrkosten und eine unnötige Kapazitätssteigerung, die die EG nur noch mehr anstacheln dürfte, unnötige und unsinnige Transportbedürfnisse weiterzuentwickeln.

2. Es ist aus unserer Sicht unverantwortbar, der EG, die uns eigentlich diese Alpentransversale aufzwingen will, ein derartiges Geschenk à fonds perdu zu machen. Wir haben verlangt, dass man die EG zur finanziellen Beteiligung beiziehen sollte. Die Europäischen Gemeinschaften wollen etwas von uns, dann sollen sie es auch teilweise bezahlen. Ein solches Geschenk ist der Ausdruck einer würdelosen Liebedienerei von Ihnen und des Bundesrats gegenüber den mächtigen EG-Vögten in Brüssel. Das werden wir Schweizer Demokraten nicht zulassen und die Neat-Vorlage, so wie sie ist, bekämpfen!

Zwygart: Als unsere Fraktion das erste Mal in Brüssel war oder auch in diesem Jahr, als die Verkehrskommission des Nationalrates mit Vertretern des Europäischen Parlamentes, der Verkehrskommission, gesprochen hat, kam jedesmal ein Tenor zum Ausdruck: Warum will die Schweiz kein Geld von der EG? Herr Ruf hat vorhin gesagt, man soll sich das Projekt bezahlen lassen. Unsere Unabhängigkeit können wir mit dem Beschluss für die Neat unterstreichen. Wir wollen selber entscheiden, und die LdU/EVP-Fraktion wird trotz dieses Maximalprogramms der Neat zustimmen, um unsere Unabhängigkeit auch europäisch wahren zu können.

Zudem ist die Neat immerhin auch eine gewisse innerschweizerische Hilfe. Ich denke insbesondere an die Ostschweiz, die doch einen besonderen Teil bekommt, um an die öffentlichen Verkehrsmittel angeschlossen zu werden.

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes

118 Stimmen

Dagegen

18 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Ständerat
Conseil des Etats**

Sitzung vom 17./18.09.1991
01.10.1991
03.10.1991
04.10.1991 (Schlussabstimmung)

Séance du 17./18.09.1991
01.10.1991
03.10.1991
04.10.1991 (Vote final)

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 17. September 1991, Vormittag
Mardi 17 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Hänsenberger

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire
à travers les Alpes (NLFA)
(Transit alpin)

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 23. Mai 1990 (BBI II 1075)
 Message et projets d'arrêté du 23 mai 1990 (FF II 1015)

Beschluss des Nationalrates vom 13. März 1991
 Décision du Conseil national du 13 mars 1991

91.042

Integration der Ostschweiz
in das Konzept
der Eisenbahn-Alpentransversale
Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Juni 1991 (BBI III 1160)
 Message et projet d'arrêté du 26 juin 1991 (FF III 1176)

Antrag der Kommission
 Eintreten
Proposition de la commission
 Entrer en matière

M. Flückiger, rapporteur: Le projet de percement sous les Alpes de deux nouveaux tunnels ferroviaires, dits tunnels de base, et la construction des lignes de jonction sur l'axe nord-sud à travers la Suisse participe d'une politique hardie que je qualifierai de visionnaire. En nous gardant de tomber dans la grandiloquence, observons tout de même que le dessein sur lequel nous travaillons, égale en importance le défi relevé à la fin du siècle dernier avec la construction de la ligne du Gothard par exemple. Le projet de NLFA apparaît comme une de ces performances accomplies, de ces réalisations exemplaires pour rapprocher les hommes, comme l'ont été le percement de l'isthme de Suez ou encore de celui de Corinthe. Pourquoi, lorsqu'il nous arrive de voir grand et loin, ne pas conférer à nos audaces ou à l'événement, si vous préférez, le panache qui convaincra les timorés et qui ralliera les hésitants, sans compter qu'il entraînera peut-être les opposants systématiques ou dogmatiques à toute démarche légitimée par l'évolution de la société.

Le fait que les Chambres fédérales soient appelées à se déterminer sur un objet exceptionnel par son ampleur intrinsèque,

ses conséquences politiques, économiques, sociales, par l'effort que sa mise en oeuvre requiert, précisément en cette année du 700e, apparaît comme une chance pour ce pays. Relever le pari de la NLFA, des NEAT comme on dit plus fréquemment, c'est renouer avec le sens de l'effort qui – reconnaissons-le – nous a fait par trop défaut ces dernières années. L'effort – le mot est lâché – prendra tout son sens pour nous aider à décider la construction et la mise en service des nouvelles lignes ferroviaires alpines. C'est ainsi que l'on renoncera à certains intérêts par trop sectoriels, régionaux ou encore particuliers, au profit d'un ouvrage de dimension nationale. Nous ferons en sorte que notre fameux consensus n'aboutisse pas à privilégier des solutions boiteuses, ralliant à peu près tout le monde, mais insatisfaisantes globalement.

En rupture avec certaines habitudes prises, les efforts consentis seront générateurs de dynamisme et ils susciteront l'adhésion populaire majoritaire indispensable à l'aboutissement du projet. Pour ce faire, on veillera à associer à l'action toutes les régions concernées de près ou de loin, non pas en termes exclusifs d'avantages pécuniaires, mais par la démonstration de l'utilité réelle avérée de chaque partenaire, cantons et régions, à la réalisation d'un ensemble cohérent de relations ferroviaires entre la Suisse et ses voisins. Des voisins qu'il faudra convaincre et non contraindre à adopter des comportements, des modes de transport, qui les amènent à utiliser par étape le potentiel de l'offre des NLFA. Ce sera – c'est déjà – un effort supplémentaire, lequel devrait aboutir, si l'on considère que l'on approche la saturation en ce qui concerne les principales liaisons autoroutières européennes. En l'espèce, le temps travaillé en faveur du projet NLFA. Dans l'intervalle qui nous sépare du moment où le Loetschberg et le Gothard de base seront opérationnels – dix et quinze ans environ pour l'un et l'autre – le réalisme commandera sans doute des transferts routierail qui apparaissent à nos voisins encore utopiques aujourd'hui.

L'histoire nous a appris qu'il faut de grands desseins ou de grandes menaces pour qu'un peuple se retrouve et s'identifie à l'objectif commun. Le projet NLFA répond à ces critères, dès lors qu'il a pour vocation de permettre à la Suisse de tenir sa place dans l'Europe des transports et, plus largement, dans l'Europe intégrée, et qu'il est une réponse à la menace qui se précise sur notre environnement naturel. L'opportunité – oserai-je dire – sociologique sinon psychologique des NLFA ne pouvait mieux tomber cette année.

Mes chers collègues, en faveur d'une entreprise d'une envergure inégalée jusqu'ici en Suisse, montrons notre détermination, préférons l'essentiel à l'accessoire, démontrons à nos concitoyens et à nos concitoyennes le besoin, la faisabilité et l'intérêt du projet. Nous aurons alors la majorité avec nous.

Ayant traduit ainsi dans le préambule qui précède le sentiment dominant dans notre Commission des transports et du trafic, élargie à quinze membres pour connaître de cet objet, permettez-moi de vous dire que les trois arrêtés sur le transit alpin et les deux arrêtés sur l'intégration de la Suisse orientale nous ont occupés huit jours durant, depuis le mois de juin dernier. C'est dire que nous avons travaillé avec célérité, mais en allant au bout de nos analyses. C'est ainsi que nous avons entendu, avec toute l'attention nécessaire, les représentants des gouvernements des cantons de Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwytz, Zoug, du Tessin, du Valais, de St-Gall, d'Appenzell, de Thurgovie et des Grisons. Votre commission s'est appuyée sur une documentation très complète, elle s'est largement inspirée des rapports d'experts fournis à la commission du Conseil national; elle a procédé à des visions locales dans les cantons de Schwytz, de Lucerne, d'Uri, de Berne, du Valais, de Zurich et des Grisons. Nous avons ainsi examiné matériellement, dans le terrain, les problèmes posés à ces cantons par le transit alpin. J'ajoute que, dès la fin août, la commission parallèle du Conseil national a pris en compte les propositions, les travaux de notre propre commission, elle les a intégrés et cela sans créer de divergences. Il n'est pas indifférent que vous en soyez informés.

Le moment est venu pour le président de la commission de rendre hommage à ses collègues pour l'esprit constructif – c'est bien le mot qui me semble convenir – qui n'a cessé de ré-

gner tout au long de nos séances. Une volonté réelle de mener à bien une tâche d'intérêt général a abouti à ce que l'on a nommé parfois un bon compromis, réserve faite de deux rapports de minorité sur lesquels nous reviendrons en temps utile dans la discussion de détail. Je tiens également à mentionner la collaboration exemplaire avec le département, son chef M. Ogi, conseiller fédéral, ainsi que ses collaborateurs. Cela était peut-être implicite mais cela va mieux aussi en le disant. Au terme des cinq premiers jours de séance, la commission a voté l'entrée en matière à l'unanimité sans abstention. En conclusion de ses travaux, elle a accepté l'arrêté A par 14 voix sans opposition et une abstention, et les trois autres arrêtés à l'unanimité.

On ne saurait décrire valablement le projet NLFA sans le situer dans le contexte du trafic international, en particulier dans celui du secteur des marchandises. Le trafic nord-sud à travers les Alpes ne cesse de s'accroître. En trente ans, les transports de marchandises par chemin de fer ont sextuplé, dont 20 pour cent ont transité par la Suisse. Les experts prévoient qu'en 2010-2020 le trafic doublera pour passer de 68 millions de tonnes (donnée 1988) à 130 millions de tonnes. On admet que le Marché commun joue son rôle dans cette évolution, bien qu'avec ou sans Communauté européenne le mouvement se serait inscrit à la hausse. Au cours des quinze dernières années, la route a absorbé une part importante de la croissance du transport à travers les Alpes, jusqu'à engendrer les nuisances que l'on sait. Or, la part de la route ne pourra suivre la courbe de croissance du trafic sans que les limites de saturation soient rapidement atteintes. C'est l'un des motifs essentiels de la mise à disposition d'une nouvelle infrastructure ferroviaire transalpine. Diverses estimations font état d'une progression possible de 50 pour cent d'ici l'an 2020 du transport de voyageurs, dont plus de la moitié emprunte les passages alpins suisses routiers et ferroviaires. Cet élément est également pris en compte dans le projet NLFA, lequel s'intègre naturellement dans le réseau européen à grande vitesse. L'axe Milan-Bâle, avec les tunnels du Gothard et du Loetschberg, y figure. Je rappelle à cet égard que lors de son audition par la commission du Conseil national M. Carel van Miert, chargé des transports à la Commission des Communautés européennes, a affirmé que la CEE entendait favoriser le trafic combiné et il a souligné l'importance que la commission accorde aux projets de la Suisse, lesquels sont directement tributaires de la position géographique de notre pays en Europe et de sa forte dépendance économique.

La nouvelle transversale alpine sera la contribution suisse pour une vaste politique internationale des transports. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose la construction de deux nouveaux tunnels de base - l'un au Gothard et l'autre au Loetschberg. Parmi plusieurs projets, son choix s'est fondé sur des critères de faisabilité technique, d'intégration dans le réseau ferroviaire européen, de respect de l'environnement, de temps de construction, de possibilité de transférer une partie du trafic marchandises de la route vers le rail et de l'obtention d'un consensus national. D'autre part, l'augmentation prévisible du trafic ferroviaire pour les années à venir ne pourrait être absorbée par un seul tunnel, il faut bien le savoir et agir en conséquence.

A cela s'ajoutent des critères dits d'intégration régionale. Le Loetschberg a pour avantage de réduire sensiblement le temps de trajet entre le Valais et la région de Berne. Avec l'abandon du projet Rawil le tunnel de base devient le véritable lien entre les autoroutes, la N 6 et la N 9. Il en va de même pour le Tessin qui voit ses liaisons améliorées avec le reste de la Suisse, grâce à la nouvelle ligne du Gothard, les deux lignes générant ensemble une dynamique de connexion qui va bien au-delà des régions directement concernées - permettez à un Jurassien de le souligner. La complémentarité des deux lignes existe aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale, tout en entraînant un déplacement sensible du trafic marchandises de la route vers le rail.

Selon la plateforme d'exploitation des chemins de fer nous savons qu'en ce qui concerne les accès aux tunnels de base il s'agit, pour le Gothard, de 400 trains quotidiens en provenance du nord, Bâle et Zurich, soit 300 vers Chiasso et 100

vers Luino; pour le Loetschberg, les voies d'accès en provenance de Bâle et, je l'espère, de certaines pénétrantes sur la ligne du pied du Jura supporteront 300 trains et celles en direction de Brigue environ 220 par jour. Dans la mesure où RAIL 2000 sera réalisé jusqu'à la mise en exploitation des deux nouveaux tunnels de base, la construction de rails additionnels ne sera pas nécessaire.

Pour les cantons romands, les accès vers Berne et le Haut-Valais sont garantis par les lignes existant à ce jour. L'intégration du Valais dans son ensemble sera sensiblement améliorée par le tunnel de base du Loetschberg et compensera comme déjà dit dans une large mesure l'abandon du projet du Rawil. Quant au problème particulier du raccordement de la Suisse orientale au réseau alpin, il a fait l'objet d'un message séparé du Conseil fédéral en date du 26 juin 1991, nous y reviendrons.

Après le rejet de la variante Splügen et Gothard-Est, une liaison directe avec la ligne du St-Gothard au moyen d'un nouveau tunnel entre Truns et le centre du tunnel du Gothard avec une fenêtre a été revendiquée par les Grisons. Selon un rapport spécial de l'Office fédéral des transports, cela nécessiterait des investissements supplémentaires de l'ordre de 1,3 milliard. La commission propose cependant que la conception du tunnel du Gothard permette une éventuelle extension, si les circonstances l'exigeaient, en direction de la Surselva.

Du point de vue strictement technique, au vu des connaissances actuelles et des expériences les plus récentes réalisées - par exemple en ce qui concerne le percement de l'Eurotunnel et du Seikantunnel - la construction des tunnels de base du Gothard et du Loetschberg ne devrait pas réserver de problèmes particuliers auxquels les spécialistes n'ont pas été confrontés jusqu'ici. Compte tenu des expertises géologiques, la planification prévoit pour le Gothard entre 13 et 14 ans de travaux jusqu'à sa mise en service.

En ce qui concerne le tunnel de base du Loetschberg, il faut compter avec une durée de construction de 7 à 10 ans, tout en espérant qu'une réduction de ces temps de construction pourra intervenir. Tout dépendra de l'avance des travaux dans des zones géologiquement difficiles.

Il incombe à la Confédération de réunir seule la totalité des fonds nécessaires qui, compte tenu des différents éléments, atteindront le chiffre de 14 milliards, renchérissement 1990/1991 et modifications comprises. Ce financement interviendra par le biais du compte financier de la Confédération et par recours au marché des capitaux. Il appartiendra à la Confédération d'octroyer des crédits de construction et d'avancer les intérêts intercalaires. Les deux maîtres de l'ouvrage, qui seront les CFF et le BLS, assumeront le remboursement des frais et des intérêts intercalaires dès la mise en exploitation des nouvelles lignes et ensuite dans un laps de temps de 60 ans.

Il me faut, au stade du financement, parler des droits d'entrée sur les carburants. L'article 36ter, alinéa premier, lettre c de la constitution, attribuée à la Confédération la compétence de promouvoir le trafic combiné. Même si la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants ne mentionne pas les taux des contributions, le montant des investissements pouvant être subventionné se détermine, d'une part, d'après le nombre des trains donnant droit à des indemnités et, d'autre part, par l'autonomie financière. Compte tenu de ces différents éléments, le Conseil fédéral a estimé qu'il fallait fixer à 25 pour cent la proportion des coûts pouvant être subventionnés. Nous avons vu ce qu'il en est des maîtres d'œuvre CFF et BLS.

Il faut ajouter qu'un organe de contrôle sera mis en place pour toute la durée de la planification et de la réalisation. Le contrôle devra s'exercer dans le cadre du département ainsi qu'aux CFF et au BLS. L'organe devra garantir la qualité du suivi du projet, tant au point de vue technique que financier. Il n'aura aucun pouvoir de décision quant à l'exécution. Nous le savons, lors de sa séance du 13 mars 1991, le Conseil national a accepté la proposition de la commission d'entrée en matière par une majorité évidente contre 4 oppositions.

Après cette description la plus brève possible du projet de transit alpin, j'aimerais examiner quelques critiques parmi les

plus importantes dont ce projet considérable est la cible. La principale réserve émise à l'égard de l'aménagement des axes ferroviaires à travers les Alpes repose sur l'argument qu'une augmentation de la capacité provoquerait aussi un accroissement de la mobilité, en conséquence de quoi il convient de rejeter une telle évolution. Nous devons prendre cet argument au sérieux, mais nous sommes d'avis, à ce propos, qu'en principe la mobilité n'est pas mauvaise en tant que telle. Il est vrai que les formes spécifiques de mobilité engendrent inévitablement des nuisances. Il faut souligner que la mobilité des personnes découle des droits fondamentaux, droits que nous n'entendons naturellement pas abandonner. Ce n'est pas un hasard si les régimes fondés sur un pouvoir dictatorial restreignent la mobilité de leurs citoyens. D'ailleurs, l'une des caractéristiques de l'esclavage au cours de l'histoire est bien la privation de la mobilité. Or, les droits fondamentaux que nous considérons comme des évidences impliquent la mobilité, ce qu'illustrent quelques exemples tirés de la Déclaration des droits de l'homme du 10 décembre 1948 de l'ONU. Ainsi, l'article 23 affirme le droit au travail et au libre choix de l'emploi, mais ce droit implique que le travailleur puisse se rendre à son lieu de travail. Notre économie moderne repose sur la division du travail, laquelle à son tour implique la mobilité et les moyens de transports nécessaires. Une restriction artificielle de la mobilité frapperait les couches sociales les plus défavorisées. Je crois qu'il est bon de le dire.

L'article 24 proclame le droit au repos et aux loisirs, ce qui implique aussi le droit de se déplacer, l'article 26, le droit à l'éducation. Nous connaissons ici aussi les déplacements inévitables des élèves. L'article 13 pose le principe du droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur de l'Etat. N'est-ce pas également une cause de trafic? Certes, les auteurs des critiques adressées au procès NEAT ont raison quant au fond lorsqu'ils affirment que la mobilité ne peut croître indéfiniment. Mais, un aménagement du territoire bien conçu doit justement permettre d'éviter une telle évolution et c'est dans ce contexte que la conception de la NLFA se défend d'une manière évidente. Il faut bien admettre que si tout n'a pas été impeccable ces 40 dernières années dans l'aménagement du territoire, on doit chercher maintenant à donner les moyens de transport public qui permettent aux personnes de se déplacer.

Nous devons aussi aborder la question du trafic marchandises d'une manière différenciée. L'opinion publique fait très fréquemment allusion aux transports qui seraient inutiles entre le nord et le sud. Le problème réside dans le fait que les matières premières sont inégalement réparties, soit que les populations méridionales doivent émigrer vers les centres industriels au nord des Alpes, soit que les matières premières et les produits semi-finis doivent être transportés vers le sud où ils seront traités pour être revendus ailleurs. La Suisse serait mal avisée de critiquer cette manière de faire parce que notre pays, précisément, dépend de cette forme de répartition du travail. Il serait également illusoire de chercher à cantonner les économies des pays méridionaux au secteur agricole, cela provoquerait une forte disparité économique et engendrerait des tensions politiques. Une telle vision, d'ailleurs, est tout simplement irréaliste.

De plus, nous ne saurions considérer isolément la question des transports nord-sud. L'indispensable chaîne des divers transports est très longue depuis les pays d'origine des matières premières, par exemple l'Amérique du Nord pour le coton, jusqu'aux consommateurs et le transport à travers les Alpes. Ainsi, lorsqu'on achemine des textiles sur une distance de 1000 km pour les usiner, la pollution de l'air par unité fabriquée est largement inférieure à celle qu'occasionne un acheteur qui parcourt quelques kilomètres pour acquérir le produit fini.

Une autre critique vise le fait que le trafic ne couvre pas les coûts qu'il occasionne et que les ressources publiques sont largement mises à contribution. C'est vrai, mais il y a des raisons à cela. Depuis les années vingt et trente de ce siècle, les Etats européens ont construit un réseau routier sans prévoir de couverture appropriée des coûts engendrés par le trafic routier. Ces routes ont été construites en partie pour des raisons militaires, en partie pour des motifs de stimulation écono-

mique, en tant que mesures destinées à combattre le chômage, par exemple. La plupart des Etats se montraient très réticents à l'égard des charges fiscales imputables aux transports routiers, s'agissant en particulier du trafic marchandises. Aujourd'hui encore, le diesel est moins taxé que l'essence dans la plupart des pays européens, en dépit d'une valeur énergétique plus grande et d'un rendement meilleur du diesel. En Suisse également, une partie des routes a été financée grâce aux ressources du budget général. Il s'agit spécialement des routes communales et cantonales, mais aussi des routes nationales. Au cours des années soixante et septante, la Confédération a accordé 1,2 milliard de francs de moyens généraux pour les routes nationales, soit un montant qui ne provient pas de la taxe ou surtaxe sur les carburants.

Pour ce qui est du rail, on est longtemps parti du principe que c'était à l'utilisateur de couvrir tous les coûts. Ce faisant, nous avons provoqué une disparité en matière de prix. A cela s'ajoute que les transports routiers bénéficient des avantages de la production de masse. Les coûts d'acquisition et d'exploitation des véhicules privés, de camions et d'autocars ont augmenté depuis 40 ans dans une mesure sensiblement moindre que les coûts occasionnés par le rail, où les dépenses en matière de personnel et de matériel roulant se sont accrues beaucoup plus fortement.

Cette évolution inégale des coûts a contribué à augmenter le trafic routier dans une mesure plus forte que le trafic ferroviaire. Et, vous le savez, pour redevenir concurrentiels, les chemins de fer ont dû réduire les prix. Les recettes des CFF en matière de trafic marchandises sont aujourd'hui par tonne de 6 pour cent inférieures au taux nominal de 1973, diminution de recettes que l'Etat doit supporter directement ou indirectement. On ne peut simplement augmenter les tarifs CFF; il est nécessaire de rééquilibrer les prix.

Or, dans ce domaine, la Suisse ne peut prendre isolément l'initiative d'augmenter le prix des carburants pour rendre le rail concurrentiel du point de vue des prix, tant que les Etats environnants n'en feront pas de même. A la Communauté européenne, on a l'intention de percevoir, à l'échelle des Douze, une charge minimale sur les carburants afin que les différents pays concernés ne se fassent pas concurrence au dumping. Une telle mesure n'est toutefois pas encore concrétisée. De manière générale, tous les pays européens ont tendance à augmenter les charges dans le domaine de l'essence. Il convient de faire en sorte qu'à l'avenir l'ensemble des transports couvrent les coûts qu'ils occasionnent, et que ce ne soit plus à l'Etat d'apporter sa contribution par le biais du budget général. Ces réflexions conduisent aussi à rejeter un financement à fonds perdu des transversales alpines, comme certaines propositions l'ont suggéré.

Divers milieux émettent des critiques à l'égard des transversales ferroviaires alpines telles qu'elles sont conçues. Le projet, dit-on, ne permettra pas d'endiguer le trafic routier, ou alors d'une manière insuffisante. De plus, ces milieux exigent un transfert obligatoire de la route vers le rail. Or, l'histoire la plus récente de la ex-RDA nous a démontré les conséquences de semblables contraintes. Qu'une telle politique n'apporte à long terme rien à une amélioration de l'environnement est apparu de façon plus qu'évidente. Nous entendons laisser fonctionner les mécanismes de l'économie de marché tout en cherchant à influencer ce marché en ce que nous offrons une ligne ferroviaire de très bonne qualité. Tel est l'objectif. Si les prix sont comparables, nombreux sont les touristes qui prendront le train si celui-ci est plus rapide et plus confortable que l'automobile.

S'agissant du trafic marchandises, la conception selon laquelle pour les grandes distances la combinaison rail-route est rationnelle s'imposera. Faire rouler des centaines de chauffeurs les uns derrière les autres sur de longues distances, chacun au volant d'un train routier, n'est pas la démonstration la plus évidente de rationalité, alors qu'il est possible et sera encore mieux possible de transporter sur le rail et sans perte de temps la superstructure du véhicule ou la semi-remorque pour les acheminer vers leur destination.

La construction d'un tunnel de base ne suffit pas non plus, entend-on dire, pour le trafic voyageurs. Or, de bonnes corres-

pondances ferroviaires sont nécessaires entre la Scandinavie et l'Europe méridionale. Les ministres des transports de la Communauté ont pris, en décembre de l'année dernière, une décision en faveur d'un réseau européen à haute vitesse. Ils ont admis et souligné que le Gothard aussi bien que le Loetschberg en font partie. Tant qu'un deuxième tunnel de l'autoroute du Gothard ne sera pas construit et que les restrictions prévues pour le réseau routier en Suisse seront en vigueur, les entreprises de transports routiers n'auront aucun intérêt à passer par notre pays. Cette constatation vaut déjà aujourd'hui, puisque presque 90 pour cent du trafic marchandises passe par la ligne ferroviaire du Gothard. Cette tendance devrait aller en s'accroissant, si l'offre de trafic combiné est bonne, parce qu'un chauffeur de poids lourd doit être payé pour chaque heure de travail et que chaque kilomètre parcouru par la route occasionne des frais de carburant et d'entretien. Afin que cette offre soit de bonne qualité, il faut, entre autres, disposer d'une ligne ferroviaire transversale alpine. Si les restrictions actuelles étaient insuffisantes, il reste la possibilité de percevoir des redevances routières plus élevées, mais cela est une autre histoire.

Je récapitule. Nous construisons la transversale alpine ferroviaire pour l'Europe, mais aussi pour nous. Il est dans l'intérêt très réel de la Suisse que les économies de tous les pays européens fonctionnent bien, non seulement parce que c'est une nécessité pour notre économie, mais parce que, pour des motifs politiques et culturels, les problèmes sont également liés. La Suisse étend ses lignes ferroviaires, elle ne prolonge pas ses routes. Ce faisant, elle est à même d'exercer une influence sur la politique européenne des transports. Grâce à des chemins de fer plus rapides, on devrait être en mesure de dominer la question du trafic voyageurs par le rail de manière plus satisfaisante que par la route, et de libérer d'une certaine façon les transports aériens qui, eux aussi, connaissent la saturation sur les moyennes et les courtes destinations.

D'où l'importance considérable que revêt le plan de réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le trafic marchandises doit se faire par transport combiné. La Suisse a un intérêt considérable à ce que les transports européens se développent dans cette direction, mais notre pays doit être en première ligne pour apporter sa propre contribution à une telle évolution. Renoncer aux transversales ferroviaires alpines reviendrait à contraindre les transports européens à se faire par la route et nous n'aurions pas la possibilité de nous opposer à une pareille tendance. Il faut s'en convaincre. Les nouvelles lignes constituent aussi un intérêt direct pour la Suisse. Un meilleur raccordement du Tessin et du Valais aux moyens de transport public est très important pour notre pays.

Les coûts des lignes de transit alpin semblent pour le moment très élevés, mais ils se répartissent sur de nombreuses années. Et même si un demi-milliard de francs par année sont dépensés, cela ne fait toujours que 1,5 pour mille du produit social brut de la Suisse.

En outre, il ne sera pas intéressant, dans la perspective d'une éventuelle récession, de disposer de commandes générées par le secteur public.

J'en ai ainsi terminé en ce qui concerne l'entrée en matière et je vous remercie de votre attention.

Präsident: Ich danke dem Kommissionspräsidenten. Ich nehme an, Sie sind damit einverstanden, dass wir für beide Geschäfte eine einzige Eintretensdebatte führen.

Inzwischen haben sich die übrigen 14 Mitglieder der Kommission und acht weitere Redner zum Wort gemeldet. Auch wenn sich jeder auf etwa zehn Minuten beschränkt, ergibt das eine Eintretensdebatte von gegen vier Stunden Dauer. Ich möchte die Detailberatung trotzdem heute am frühen Nachmittag zu Ende führen können.

Cavelty: Die Frage einer Alpentransversale beschäftigt mich seit vielen Jahren in einem überdurchschnittlichen Ausmass. Ein wesentlicher Teil meines politischen Engagements der letzten zehn Jahre in und vor allem auch ausserhalb dieses Parlamentes war diesem Anliegen gewidmet, einem Anliegen, das für Europa, für die Schweiz und für meinen Kanton von

entscheidender Bedeutung ist. Sie werden deshalb verstehen, dass ich hier etwas aushole und aufzuzeigen versuche, wie ich aus einem Anhänger einer reinen Ostalpenbahn zu einem Verfechter eines Ypsilon-Kompromisses und schliesslich zum Befürworter der heutigen Vorlage wurde, der Vorlage, wie sie aus unserer Kommissionsberatung hervorging.

Als Bündner muss ich mit einem kurzen Rückblick beginnen und an die Zeit erinnern, als «alt fry Rhätien» als Land der Pässe eine zentrale Rolle in Europa spielte.

Mit dem Bau des Gotthardtunnels im letzten Jahrhundert schwand die politische und wirtschaftliche Bedeutung Graubündens dahin. Das damals abgegebene «Versprechen» einer Ostalpenbahn blieb bis heute unerfüllt. Ich gehe nicht weiter auf die immer wieder gestarteten Versuche ein, den Bund zur Einhaltung dieses Versprechens zu bewegen, so die Lukmanierbahn, Tödi-Greina-Bahn, Splügenbahn, Grigioni-Ticino-Bahn usw.

Eine neue Dimension erhielt das Ostalpenbahn-Versprechen mit dem wachsenden und dringenden Bedürfnis der sechziger, siebziger und achtziger Jahre, aus übergeordneten europäischen und umweltschützerischen Gründen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz zu bauen – also nicht nur dieses Versprechen, sondern auch das europäische Bedürfnis. Das Bedürfnis hat sich nun zu einem imperativen Muss entwickelt, welches aus meiner Sicht zu einem überzeugten Eintreten auf die Vorlage führt.

Wäre nun nicht der Moment da, um das alte Ostalpenbahn-Versprechen einzulösen und die Neat im östlichen Teil der Schweiz in Form eines Splügenbahn-Projektes zu realisieren? Diese Meinung vertraten die ostschweizerischen Kantone unter Hinweis auf den aus dem Raum München/Stuttgart/Ulm, überhaupt aus dem süddeutschen Raum, auf uns zukommenden Verkehr.

Auf der anderen Seite verlangten die Gotthard-Kantone zusammen mit den SBB die Realisierung einer neuen Gotthardtransversale unter Hinweis auf den bestehenden und wachsenden Verkehr über Basel aus dem deutsch-französischen Rheinland. Beide Varianten, Gotthard und Splügen, waren begründet. Beide aber waren mit einem Pferdefuss versehen, das heisst, sie waren exklusiv in dem Sinne, dass nur ein Entweder-Oder möglich war. Es entstand deshalb eine jahrzehntelange Auseinandersetzung zwischen Gotthard und Splügen, die dahin führte, dass eine allgemeine Blockierung eintrat und sogar der Bundesrat und unser Parlament noch im Jahre 1984 beschlossen, vorläufig überhaupt keine Linienwahl zu treffen. Dies nun war die Geburtsstunde der Ypsilon-Idee, welche darauf hinausläuft, Gotthard- und Ostalpenbahn in einem Tunnel unter dem Lukmanier hindurch zu vereinen und gemeinsam nach Süden zu führen, unter dem Lukmanier hindurch, weil die Gotthardtransversale entgegen ihrem Namen nämlich unter diesem Pass durchführt. Ich reichte im Jahre 1985 eine entsprechende Einzelinitiative ein, welche in einer Kommission Miville beraten und in eine Kommissionsmotion umgewandelt wurde. Diese Motion, die überwiesen wurde, beauftragte den Bundesrat, die Entscheidungsgrundlagen für die Neat unter Einbezug der Ypsilon-Vorschläge aufzuarbeiten. Damit war die notwendige Deblockierung erreicht und der Weg für eine Neat-Vorlage geebnet. Es folgten die Aufbereitung der verschiedenen Varianten und schliesslich deren Evaluation. Die Ypsilon-Variante, welche in einem umfangreichen Gutachten des Instituts für Verkehrsplanung der ETH Zürich unter Professor Hidber im Jahre 1989 als die beste taxiert wurde, wurde vor allem wegen der geschätzten Kosten von – hören und staunen Sie – neun Milliarden, wegen des als zu gering geschätzten Verkehrsaufkommens aus dem östlichen Teil Europas und wegen der zu erwartenden Absorbierung des Verkehrs durch den Brenner-Basistunnel fallengelassen. Für mich war der Ausgang dieses Evaluationsverfahrens niederschmetternd, dies nicht zuletzt deshalb, weil ich den Eindruck hatte – und habe –, die Verfasser und Verfechter des Gotthard-Projektes hätten bei der Evaluation ein zu grosses Gewicht gehabt. Dieser Eindruck wurde in der Folge nicht schwächer, als man unsere Idee eines Mini-Ypsilons mit kleineren Kosten negativ beurteilte, ohne uns überhaupt anzuhören. Ich mache hier eine Klammer, um zu sagen, dass ich

diese an sich bittere Kritik bewusst zurückhaltend ausgedrückt habe, dass sie aber doch jene treffen möge, die sie angeht. Damit meine ich nicht Bundesrat Ogi, im Gegenteil, ihm möchte ich dafür danken, dass er immer Verständnis für unser Anliegen aufgebracht hat.

Mit diesen alles andere als begeisterten Gefühlen stieg ich in die Beratung der heutigen Vorlage ein. Auch die Zusatzbotschaft für die Ostschweiz konnte mich keineswegs aus den Schuhen reissen, weil von der grossen Idee einer europaweiten Fächerung der Neat mit einer West- und einer Ostalpenbahnverbindung nichts mehr vorhanden ist. Das ganze Vorhaben erschien mir als unfertig, bloss als unvollendete Hälfte eines Ganzen.

Ich trug mich lange und intensiv mit dem Gedanken, zwar für Eintreten zu plädieren wegen der dringenden und klaren Notwendigkeit einer Neat, sodann aber die Rückweisung zu verlangen, zur nochmaligen Evaluation der verschiedenen Varianten.

Ich hätte die Rückweisung damit begründet, dass die Entwicklung Osteuropas inzwischen einen ungeahnten Aufschwung genommen hat, so dass zum Beispiel die Politik der Deutschen Bundesbahn ganz in dieser Richtung – Hannover–Berlin usw. – läuft, ferner mit dem Hinweis darauf, dass die Eisenbahntechnik in letzter Zeit mit Neigefahrzeugen und mit der Möglichkeit überlanger Züge umwälzende Fortschritte gemacht hat, so dass für einen Ostalpenbahn-Ast keine teuren Neubaustrecken früheren Ausmasses mehr erforderlich sind. Damit wäre ich auf das Mini-Ypsilon gekommen. Ich hätte auch darauf hingewiesen, dass der früher prognostizierte Bau eines Brenner-Basistunnels je länger, je weniger realistisch ist. Aus meiner heutigen Sicht bin ich sicher, dass eine völlig objektive Neuevaluation aufgrund der heutigen Gegebenheiten in allen Punkten – bis auf einen Unsicherheitsfaktor – zur Bejahung der Ypsilon-Variante hätte führen müssen. Der einzige Unsicherheitsfaktor ist die Prognose über das künftige Verkehrsaufkommen aus Süddeutschland und dem östlichen Teil Europas.

Schliesslich konnte ich mich doch zu einem überzeugten Verzicht auf einen Rückweisungsantrag durchringen. Dazu führten mich das vom Bundesrat in die Vorlage eingeführte Prinzip des Baukastensystems – Herr Bundesrat Ogi betrachtet sich als dessen Vater – und der dokumentierte Wille, dieses Prinzip auch praktisch anzuwenden.

Nach dem Baukastensystem in Verbindung mit einer Netzlösung – diese Wortschöpfung nehme ich für meine Gruppe in Anspruch – sind vorerst nur die beiden Alpendurchstiche und die unmittelbar notwendigen Streckenteile zu bauen, und zwar so, dass spätere Ergänzungen möglich sind. Die vorgeschlagene Gotthardtransversale steht nun nicht im Gegensatz zur Ypsilon-Variante, sondern bildet einen ihrer wichtigsten Teile. Wenn für uns so gebaut wird, dass ihre Ergänzung durch einen Ostalpenbahn-Ast später möglich ist, so besteht kein Grund, dies durch einen Rückweisungsantrag zu verzögern, ganz im Gegenteil. Es besteht auch unsererseits ein gewaltiges Interesse an der raschmöglichen Herstellung eines europakompatiblen Transitverkehrs ohne 40-Tonnen-Lastwagen. Für die Realisierung des Baukastensystems machte ich die Probe aufs Exempel und beantragte eine Ergänzung von Artikel 3 des Alpentransit-Beschlusses in dem Sinne, dass die Gotthardtransversale so zu konzipieren ist, dass allfällige Erweiterungen auch in Richtung Surselva und in den Raum Comer See möglich sind.

Der gleiche Gedanke gilt auch für die Neat-bedingten Ausbauten des bestehenden Eisenbahnnetzes der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn, Ausbauten, die im Zusammenhang stehen mit den Grossbaustellen, die uns belasten und vom Bund vollumfänglich übernommen werden sollen. Sie sind so zu gestalten, dass sie eine spätere Verwendung als Neat-Zufahrt nicht ausschliessen, sondern sie ermöglichen. Wenn man zum Beispiel Neat-bedingt eine neue Brücke bauen muss, so soll diese so erstellt werden, dass sie auch für Normalspurlinien geeignet ist. Oder wenn das Bahnhofareal Illanz – ich gehe nur zwei Sekunden auf ein Detailproblem ein – Neat-bedingt saniert werden muss, so in der Weise, dass keine Barriere mehr die Hauptstrasse des Tales abschneidet.

Soweit diese kurze Exemplifizierung des Prinzips von Artikel 3!

Siehe da: Bundesrat Ogi zeigte, dass er sich beim Wort nehmen lässt, und erklärte sich bereit, die prinzipielle Ergänzung in den Absätzen 2 und 3 von Artikel 3 zu akzeptieren. Auch die Kommission stimmte ohne Gegenstimme zu.

Damit sind zwar noch kein Ypsilon-Ostalpenbahn-Anschluss und auch kein Südteil des Spluga Integrato beschlossen, aber immerhin sind entsprechende Möglichkeiten gewahrt und für die Zukunft etwas näher gerückt. Denn nach meiner vollendeten Ueberzeugung wird sich die Notwendigkeit dieser Erweiterungen rascher ergeben, als viele heute denken. Wie rasch sich die Verhältnisse und die Meinungen ändern, sehen wir aus dem Wandel der Verkehrspolitik in unserem Rat und in unserem Parlament, wenn wir nur die Zeitspanne seit dem Jahre 1984 nehmen.

So habe ich nun nach schwerem Ringen mit mir selbst für mich die Kurve erwischt und kann in die Zielgerade der Neat einbiegen, indem ich für Eintreten und für die grundsätzliche Zustimmung zu den Kommissionsbeschlüssen stimme. Ich handle im Wissen, dass wir zunächst das Dringendste tun und für das Notwendige der Zukunft offen bleiben.

Küchler: Bereits vor 700 Jahren, also zu Beginn unserer Eidgenossenschaft, waren die Alpenübergänge zur entscheidenden Schlüsselposition nicht nur der regionalen, sondern auch der gesamteuropäischen Entwicklung geworden. Auch heute nimmt der Verkehr über oder durch die Alpen erneut eine Schlüsselstellung in den Integrationsverhandlungen mit der EG ein. Nachdem Unterwalden seit jeher – neben den Kantonen Uri und Schwyz – zu den eigentlichen Hütern des Gotthards, dieses wichtigen Alpenüberganges, gehörte, erachte ich mich als Unterwaldner legitimiert, im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage, diesem vorgesehenen Jahrhundertbauwerk, drei Aspekte kurz zu beleuchten: nämlich die Akzeptanz der Vorlage, dann die nationale und internationale Einbindung, schliesslich das Junktim mit dem europäischen Transitabkommen.

1. Zur Akzeptanz: Ich halte dafür, dass es für den Ständerat als Vertreter der einzelnen Regionen eine vornehme Aufgabe ist, bei einer derart wichtigen Vorlage, die auch für die kommenden Generationen von allgrösster Bedeutung sein wird, die Anliegen, Sorgen und Nöte der betroffenen Landesteile und Talschaften besonders sorgfältig zu prüfen, zu werten und daraus die erforderlichen Schlüsse zu ziehen.

Unsere vorberatende Kommission hat dies getan und die entsprechenden Aenderungen bzw. Ergänzungen der Beschlüsse vorgenommen. So soll bereits in der Zielnorm und nicht bloss beim Konzept klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht werden, dass durch geeignete Massnahmen alles zu unternehmen ist, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten und die bereits bestehenden übermässigen Belastungen der betroffenen Regionen abzubauen.

Im Sinne der Akzeptanzerhöhung der Vorlage ist also dem Schutz der Umwelt und dem Schutz der Bewohner in sämtlichen Anliegergebieten grosse Bedeutung beigemessen worden. Bei den Linienführungen ist ebenfalls den umweltschonenden Varianten der Vorzug zu geben. Wir müssen aus den Fehlern aus dem früheren Nationalstrassenbau lernen. Da beging man Fehler, bei denen ganze Landschaften einen irreparablen Schaden erlitten haben. Wir müssen also die entsprechenden Lehren daraus ziehen. Es darf nicht mehr vorkommen, dass durch einzelne Verkehrsträger ganze Dörfer zerschnitten werden oder ihre Wohnqualität vollständig herabgemindert wird. Deshalb ist gemäss Auffassung der vorberatenden Kommission dem Schutz der Siedlungsräume die erforderliche Aufmerksamkeit zu schenken. Mit diesen klaren, unmissverständlichen Postulaten der Kommission lässt sich meines Erachtens der Ihnen sicher bekannten Alpen-Initiative und der Ständesinitiative des Kantons Uri zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr der Wind aus den Segeln nehmen. Diesen positiven Nebeneffekt dürfen wir keineswegs unterschätzen.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Aenderungen vermögen aber auch die Akzeptanz der Vorlage in den einzelnen

Landesgegenden wesentlich zu verbessern. Ich denke an den *expressis verbis* erwähnten Einbezug der Westschweiz in die Neat in Artikel 5 Absatz 2. Ich denke an die Erweiterung des Planungsraumes für das Lötschberg-Südportal bis in das Gebiet Raron/Mundbach, wobei jedoch die Linienevaluation durch den Bundesrat keineswegs ausser Acht lassen kann. Wir müssen also keine entsprechenden Befürchtungen hegen. Die Kommission hat dem Bundesrat klare Jalons gesteckt, innerhalb derer er sich zu bewegen hat. Er hat nämlich nebst der Umweltverträglichkeit die technische Machbarkeit, die Bauzeit sowie den Bau- und Betriebskostenvergleich bei der Evaluation der einzelnen Strecken oder Linien zu berücksichtigen. Ich denke aber auch, dass die Akzeptanz durch den Einbezug der Ostschweiz mittels Hirzel- und Zimmerbergunnel erhöht wurde. Ich denke an die Verbesserung der Erschliessung der Zentralschweiz mit dem Grossraum Zürich und die vorgesehene Option betreffend Tiefbahnhof Luzern. Ich erinnere an die Region Graubünden, den Ausbau des Knotenbahnhofs Chur durch unterirdische Einführung der Arosabahn und die Erstellung der erforderlichen Annexbauten, an den Ausbau der RhB in die Surselva – wie Herr Kollege Cavelti ausgeführt hat – zwecks Erschliessung der Neat-Baustelle im Raum Sedrun.

Schliesslich weise ich auf die verschiedenen Optionen künftiger Eisenbahnstrecken im Süden in Richtung Luino und Comer See hin. Alle diese punktuellen Verbesserungen sind staatspolitisch, regionalpolitisch wichtig und richtig und vermögen in verschiedenen Landesteilen den Goodwill gegenüber der Neat entscheidend zu erhöhen.

Ich meine aber auch, wenn ich von der Akzeptanz spreche, dass wir unter allen Umständen vermeiden müssen, die einzelnen Regionen gegeneinander auszuspielen. Deshalb war es unbedingt nötig, die Zusatzbotschaft für die Integration der Ostschweiz in die Neat mit dem Hauptbeschluss zu verweben. Nur so haben wir Gewähr, dass beide Beschlüsse demokratisch gleich behandelt werden und dass die Solidarität zwischen den betroffenen und den nicht betroffenen Regionen gleichmässig zum Tragen kommt.

Wenn befürchtet wird, die Kommission hätte mit den getroffenen Änderungen das Fuder überladen, so glaube ich, dass dem nicht so ist. Was nützt nämlich eine sogenannte «Vorlage light» – das heisst ohne die Zugeständnisse an die am meisten betroffenen Regionen –, wenn sie dereinst von der Mehrheit des Volkes nicht goutiert werden sollte? Erinnern wir uns daran, dass das «Bahn 2000»-Projekt in der Volksabstimmung vor allem deshalb erfolgreich war, weil ein Ausgleich der Vor- und Nachteile für die einzelnen Regionen gefunden werden konnte.

2. Neben der breit abgestützten Akzeptanz scheint für die Vorlage ein zweites Erfordernis wichtig zu sein, nämlich die Einbettung der Neat in das bestehende nationale und internationale Eisenbahnnetz. Hierfür sind innert nützlicher Frist, das heisst soweit notwendig bereits auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neat hin, die Zufahrtsstrecken und allfälligen Knotenbahnhöfe im Norden – im zentralen Mittelland –, aber auch im Süden auszubauen. International gesehen dürfen wir aber nicht nur der streckenmässigen Einbindung der Neat Beachtung schenken, sondern es braucht auch eine Harmonisierung der gesamten Logistik. Mit anderen Worten: Bevor wir mit der Realisierung der Tunnelröhren beginnen, wollen und müssen wir zum Beispiel Klarheit haben über die künftigen einheitlichen Containersysteme, über die europäisch verbindlichen Breiten und Höhen der zu transportierenden Container und Fahrzeuge usw. Jedenfalls gilt es, bei diesen gewaltigen Investitionen unter allen Umständen zu vermeiden, dass wir unmittelbar nach dem Tunneldurchbruch bereits wieder mit der Ausweitung der einzelnen Tunnelröhren beginnen müssen, nur weil via Eurotunnel von Grossbritannien her auf dem europäischen Kontinent grössere, breitere Transportgefässe auf unser Schienennetz herangeführt werden. Daraus ersieht man, dass eine umfassende, sorgfältige Einbettung und Einfassung der Neat in das gesamteuropäische Transportkonzept ausserordentlich wichtig und notwendig ist.

3. Nun zu einem dritten wesentlichen Aspekt, zum Junktim zwischen dem Neat-Beschluss und dem europäischen Tran-

sitabkommen: Es wurden und werden immer wieder Stimmen laut, wonach der Neat-Beschluss *expressis verbis* erst nach dem Zustandekommen eines Transitabkommens in Kraft treten soll. Solches wäre meines Erachtens wiederum aus staatspolitischen Überlegungen falsch. Unser Verkehrsminister, Herr Bundesrat Ogi, ist ein gewiegener Verhandlungstaktiker, wie wir dies in vergangener Zeit immer wieder feststellen durften. Ihm müssen wir den nötigen Verhandlungsspielraum offenlassen, einen Verhandlungsspielraum, der durch unsere schweizerischen Gegebenheiten, durch unsere Rahmenbedingungen ohnehin bereits stark eingengt ist. Ich erinnere an das Luftreinhalte-Konzept, die Tempolimiten, die Schwerverkehrsabgabe, die Autobahnvignette, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die eventuell noch geplanten Vorhaben, nämlich die CO₂-Abgabe und eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Sie sehen, der Verhandlungsspielraum für unseren Verkehrsminister ist bereits eingengt. Wir haben einen Dschungel von Vorschriften, die zu beachten sind, deshalb müssen wir ihm den noch verbleibenden Freiraum unter allen Umständen belassen.

Wir sind aber überzeugt, dass ein Transitabkommen im Sinn und Geist der Zielsetzung abgeschlossen werden muss und dass es zum Abbau der bestehenden übermässigen Belastungen beizutragen hat. Wichtig ist, dass wir die Vorlage im Parlament zügig durchberaten und verabschieden, um Herrn Bundesrat Ogi für seine künftigen Verhandlungen einen hochkarätigen Joker in die Hand zu geben.

Zusammenfassend beurteile ich die Vorlage als einen gut freundeidgenössischen Kompromiss, als gute Grundlage für ein solidarisches Zusammenwirken der verschiedenen Landesteile und Regionen im Interesse des übergeordneten Ganzen. Damit werden wir Schweizer in Zukunft nicht zur abgegrenzten Alpenprovinz, sondern wir werden auch in Zukunft die verantwortungs- und bedeutungsvolle Rolle der Verkehrsdrehscheibe Europas wahrnehmen können.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen Eintreten auf den Hauptbeschluss und auch die Zusatzbotschaft beantragen.

M. Cavadini: «En construisant une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, la Confédération désire poursuivre sa mission en matière de transit européen.» Vous avez reconnu, j'imagine, cette citation et nous reprenons à dessein la première phrase du résumé du message que nous soumet le Conseil fédéral.

Nous croyons que nous devons revenir à la simplicité vive des principes quand le débat parlementaire a obscurci ou alourdi un projet qui doit garder ses lignes de force. Notre pays, dont la vocation d'ouverture internationale est une constante de son histoire, sait bien ce qu'il doit aux voies de communication. On nous a rappelé les antiques passages, on évoque souvent et surtout l'avenir de l'Europe et la place qu'y trouvera la Suisse. Donc, les besoins sont considérables et les enjeux immenses. On sait aussi que les moyens à engager seront à la mesure des projets et nous reviendrons sur ce point. Les données sont claires.

La Suisse doit apporter une réponse au problème suscité par l'accroissement du trafic sur le continent européen. Elle ne peut le faire, pour une bonne partie, qu'en accord avec ses voisins européens. Et si nous avons eu de bons chemins de fer, nous sommes tous conscients que leur modernisation profonde s'impose. Ni les Allemands, ni les Italiens, ni les Français, ne nous ont attendus.

Enfin, et c'est un élément d'une relative nouveauté, nous sommes engagés dans une réalisation considérable qui doit prendre en compte le respect de l'environnement dans un massif alpin. Donc, nous devons opérer des choix fondamentaux qui ménagent les perspectives européennes et qui prennent en compte des orientations propres. Et c'est ici que les premières réflexions ont montré les antagonismes qui pouvaient surgir. En effet, le choix des tracés déterminera dans une certaine mesure la vitalité économique des régions traversées, mais les précautions à prendre pour construire ces mêmes lignes sont considérables afin de préserver l'habitat humain et l'environnement.

Nous savons que nous serons appelés à arbitrer plusieurs combats. Le premier qui apparaît déjà dans l'article initial oppose la route au rail dans le trafic marchandise. Nous déclarons d'ailleurs que la solution retenue par la majorité de la commission n'a pas du tout notre approbation. Vouloir ancrer dans la loi l'obligation de principe de faire transiter les marchandises par rail alors que nous savons qu'il s'agit d'une des pétitions de principe inverse de la part de l'Europe, ce n'est assurément pas sage. Les autres oppositions ont donc surgi de la divergence des intérêts régionaux et notre commission n'a pas toujours pu ou su faire les choix indispensables, ce qui a abouti à additionner les souhaits respectifs de chacun: on prolonge le projet valaisan, on répond au vœu de la Suisse centrale, on accorde des engagements supplémentaires aux Grisons.

La question du financement doit être abordée sérieusement. Si nous faisons référence à RAIL 2000, nous rappelons que le peuple a voté un crédit de 5,4 milliards de francs. On sait aujourd'hui que nous devons d'ores et déjà doubler cette somme, alors que nous n'avons pas réalisé le cinq pour cent du projet. On nous demande, dans le projet d'arrêté C, un crédit global de 10,1 milliards. Les ajouts votés, les modifications prises en compte nous donnent aujourd'hui déjà un coût final de plus de 15 milliards en 1991. Or, nous pourrions être sûrs que nous n'allons pas nous arrêter en si bon chemin. Mais si nous continuons de cette manière, nous ne pourrions tout simplement plus assurer le financement, ou nous devons alors trouver des ressources telles que nous nous diviserons politiquement tant les solutions à adopter sont difficiles à imaginer.

On sait aujourd'hui que le référendum sera lancé. Il aboutira, nous pouvons en être parfaitement sûrs. Nous sommes donc dans l'obligation d'envisager la manière la plus efficace de défendre le projet. Si nous faisons plaisir à tous les intéressés, nous aboutissons simplement à la définition d'une facture qui fera chuter l'ensemble. Or, ce projet a déjà réuni les oppositions des milieux écologistes, des milieux antieuropéens et d'une partie des populations concernées. C'est dire la fragilité de nos propositions. En fait, nous n'avons aucune idée de ce que coûtera exactement le projet retenu. Par exemple, notre commission a admis, dans le cas de la ligne de base du Loetschberg, la demande valaisanne de prendre en compte l'ensemble de la région de Gampel à Mundbach. On a certes précisé qu'il s'agissait simplement de poursuivre l'étude et de déterminer les coûts de faisabilité. Il reste pourtant beaucoup d'ambiguïtés. On a demandé de prévoir les extensions éventuelles vers la Surselva, Luino et le lac de Côme. Le budget est si difficile à établir qu'on ne l'a pas fait. L'intégration de la Suisse orientale s'élève théoriquement à 830 millions de francs. L'addition finale risque d'être beaucoup plus lourde lorsqu'on aura satisfait aux exigences de l'article 6bis: «La Confédération garantit en temps utile l'aménagement des lignes d'accès et des gares de jonction dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays.» Pour mémoire, nous rappelons encore l'effort accru pour les RhB à la gare de Coire. Bref, nous ne savons pas exactement où nous allons, mais nous y allons rondement. Imagine-t-on quel sera le déficit du compte des CFF dans une quinzaine d'années, quand il faudra absorber de 600 à 900 millions d'intérêts annuels supplémentaires?

Nous disons simplement notre crainte quant à l'avenir du projet tel qu'il sort de nos travaux. Politiquement et financièrement, il est très menacé, et c'est en tremblant que nous entrons en matière.

On. Masoni: Con la stessa franchezza con cui avevo criticato duramente in questa sede il rapporto del 7 settembre 1983, con cui il Consiglio federale abbandonava la chiara indicazione gottardista e preannunciava per l'anno 2000 l'avvio dello studio, considerando la nuova trasversale alpina necessaria soltanto a partire dall'anno 2020, mi felicito oggi con il Consiglio federale e con il consigliere Ogi, capo del Dipartimento, per averci tempestivamente sottoposto, con dieci anni di anticipo su quella sciagurata previsione, il messaggio per la costruzione della trasversale alpina.

Siamo — malgrado questo ricupero — in ritardo sull'evoluzione del traffico e delle necessità di trasporto sul piano nazionale ed europeo: affermandolo, adempio all'obbligo di dichiarare i legami d'interesse: sono infatti presidente della società anonima che, settant'anni fa, nel 1922, ha avviato la costruzione del Primo Punto Franco della Svizzera italiana, con sede a Chiasso e che ora lo gestisce.

Da alcuni anni l'interesse per le ferrovie, a lungo trascurato in alcuni grandi Stati, è andato riprendendo e ci ha superato: i treni leggeri germanici, quelli francesi ad alta velocità e il Pendolino italiano hanno realizzato notevoli progressi nelle prestazioni e nel comfort.

Con lo stringersi dei legami comunitari i Dodici hanno preso coscienza dell'importanza e della gravità del problema dei collegamenti transalpini: benvenuto è quindi l'impegno del Dipartimento e delle Ferrovie federali per «Ferrovia 2000», per i trafori alpini, per i trasporti combinati.

Progetti dell'ampiezza di quello in esame, non possono, come fu già il caso per la rete delle Strade Nazionali, venir sottoposti alla nostra deliberazione in forma definitiva, ma soltanto come scelta di principio, come programmi con crediti quadro, che potranno venire precisati soltanto successivamente con le procedure d'elaborazione e preparazione dei piani. Anche la previsione della spesa è quindi una specie di programma, serio, che dovrà, nel quadro di futuri preventivi, venire specificato e completato. Anche i progetti sono concepiti secondo il sistema a rete, a elementi intercalabili, il cosiddetto «Baukasten-system», che permetterà di innestare sulla linea prevista collegamenti futuri, ad esempio verso il Surselva, verso Luino, verso il lago di Como, un migliore accesso verso il Sempione, e così via.

Il collegamento della Svizzera Orientale, richiesto dal Consiglio nazionale e promesso con un messaggio separato, tempestivamente presentato dal Consiglio federale, è ora, in base alle proposte commissionali, riunito e compreso nei decreti sottoposti alla nostra approvazione: è un'importante ampliamento degli accessi alla trasversale, che adempie generosamente al cosiddetto «Ostalpenversprechen».

L'urgenza dell'opera, nei suoi due tronconi essenziali del Gottardo e del Lötschberg ha, in base agli studi effettuati, escluso per ora il traforo dello Spluga: non è un'esclusione per sempre: lo sviluppo in Europa Orientale, quello più generale dei traffici e l'evoluzione che avrà il progetto del Brennero potrebbero ridare attualità ad un altro passaggio sotto le Alpi.

Il procedere in base a progetti che dovranno necessariamente venire completati, i problemi in attesa di definizione e le agguente decise in sede Commissionale, possono ingenerare una impressione di mancanza di unità, di frammentarietà. Importanti questioni ecologiche, tecniche, politiche e finanziarie rimangono aperte: è difficile, in questo stadio, immaginare come sarà risolto il problema del coordinamento della trasversale alpina con «Ferrovia 2000», del traffico a lunga distanza con quello regionale, del traffico viaggiatori con il traffico merci.

Per ovviare a questa impressione il Consiglio nazionale aveva aggiunto all'articolo 6bis lo sviluppo degli accessi sull'altipiano: la vostra commissione propone di estendere l'opera al collegamento con la Svizzera Orientale, ma anche di sviluppare gli accessi al sud.

Ho fatto questa proposta, che la commissione ha accolto, poiché, in realtà, l'opera che stiamo decidendo si compie proprio con l'allacciamento al nord e al sud: è anzi indispensabile per determinare il tracciato a Sud del Ceneri, decidere se il percorso per Luino avverrà sulla riva del Verbano o in galleria dalla Valle del Vedeggio; come pure se il Ceresio sarà attraversato sulla diga di Melide, o per via subacquea, più diretta e silenziosa.

Il Cantone Ticino voleva l'estensione di «Ferrovia 2000» a sud delle Alpi, dove i suoi vantaggi non si faranno sentire fino all'entrata in funzione del nuovo traforo.

Abbiamo rinunciato ad una proposta in tal senso dopo l'assicurazione del Dipartimento che tanto l'ammodernamento delle stazioni, lungamente trascurato, quanto quello della rete, continueranno nel nostro Cantone a ritmo sostenuto.

Rimane tuttavia il problema del coordinamento futuro del traf-

fico, regionale e a lunga distanza, viaggiatori e merci, traforo e «Ferrovia 2000»: per sottolinearne l'importanza ripropongo qui l'idea, ventilata in commissione già in maggio e non potuta trattare per mancanza di tempo, di un postulato relativo alla pianificazione del traffico.

Benché scettico nei confronti delle pianificazioni, soprattutto vincolanti, ritengo che quella, a titolo indicativo, del traffico sia a lunga scadenza indispensabile, per costringere a preparativi e riflessioni, a studiare soluzioni alternative, a coordinarle con gli Stati vicini e, all'interno, con i Cantoni e con i Comuni.

Una simile pianificazione indicativa, se adottata vent'anni fa, ci avrebbe forse evitato l'infelice rapporto del 1983 e non poche difficoltà di progettazione.

Le giustificate obiezioni delle associazioni di protezione dell'ambiente hanno dato al Parlamento motivo di riflessione, impulso e proposte di modifica, come l'articolo 2bis deliberato dal Consiglio nazionale; esse hanno indotto la nostra commissione ad un approfondito esame per favorire ancora l'accettabilità dell'opera nelle regioni attraversate.

Meno comprensibile è la recente accusa al traforo ferroviario di creare e aumentare all'infinito il traffico.

Questa opinione trascura il fatto che il traffico risponde ad un bisogno profondo, psicologico ed economico, dell'umanità, sin dai tempi antichi.

E' facile trovare qualche esempio di giri inutili che una determinata merce compie prima di giungere a destinazione.

Ciò non toglie però che il traffico attraverso il Gottardo è frutto di uno sviluppo secolare, anzi millenario: è stato così importante, da essere inscindibilmente legato al nascere della Confederazione e alla politica dei tre Waldstätten verso il sud. Non a caso, si parla di «via delle genti», che risponde ad una esigenza primordiale.

Se il traffico ingorga le gole alpine, è perché le attività che lo richiedono, fortunatamente, si sviluppano dai due lati, per ragioni economiche impellenti, strettamente legate al nostro benessere e alla qualità della vita.

Se questo bisogno esiste, ed è economicamente rilevante, l'esperienza insegna che dobbiamo attenderci un flusso importante. Strade e ferrovie adeguate sono la risposta necessaria a queste esigenze.

Si tratta oggi, qui, di dare una risposta adeguata al bisogno di traffico tra il nord e il sud: con ciò, avremo risolto un problema nostro, di migliori collegamenti tra il nord e il sud della Svizzera, ma anche un grande problema europeo. Risolvendolo, la Svizzera dimostrerà coi fatti di essere un Paese all'altezza dei tempi, anche e soprattutto quale Paese di servizi; lo dimostrerà agli altri, dando ai servizi offerti dalla sua economia un'appoggio valido e indispensabile, ma anche a se stessa, ricuperando la fiducia in sé e nella sua capacità di affrontare e padroneggiare i grandi problemi del futuro.

Raccomando per queste ragioni l'adesione all'entrata in materia e al progetto.

Rüesch: Ich spreche zur Notwendigkeit und zur Zweckmässigkeit des Projektes und ziehe daraus Schlüsse zu einer politischen Haltung.

1. Es gehört zu den Aufgaben des Parlamentes, jede Vorlage vorerst auf ihre Notwendigkeit zu prüfen. Für den schweizerischen Binnenverkehr und für den Ziel- und Quellverkehr Schweiz/Ausland benötigen wir keine Vorlage von diesem riesigen Ausmass. Wir brauchen sie vor allem für den Transit.

Als der Teufel mit dem Steinwurf auf die Teufelsbrücke danebentraf, wurde die Schweiz zum Transitland. Von diesem Ereignis aus der Sagenwelt entwickelte sich eine historische Linie über den Bau der Gotthardbahn im letzten Jahrhundert bis zur heutigen Neat-Vorlage. Auf die neue Brücke, die Neat, werden ebenfalls Steine geworfen. Kreise aus dem grünen Lager des politischen Spektrums sind gegen die Vorlage. Diese Kritiker haben ein Stück weit recht. Ein erheblicher Teil des zusätzlichen Verkehrs, der durch EG 92 entsteht, ist ökologisch gesehen höchst unerwünscht. Was dem schwarzen Teufel in der Sage aber nicht gelungen ist, wird auch heute nicht gelingen, selbst grüner Engeln nicht.

Die Schweiz kann die Entwicklung des Verkehrs in Europa nicht verhindern, indem sie sich isoliert. Die Schweiz will und

muss sich gegenüber Europa öffnen, ungeachtet dessen, ob der EWR zustande kommt, unser Land der EG beitrifft oder nicht. Wir müssen uns so oder so ins europäische Verkehrsnetz integrieren und unseren Beitrag zu Europa leisten. Wir wollen diesen Beitrag aber unter ökologischen Gesichtspunkten realisieren. Wir wollen mit der Neat den Güterverkehr soweit als möglich von der Strasse wegbringen und damit die heutigen Umweltbelastungen im Alpenraum abbauen. Die Notwendigkeit der Vorlage ist damit für mich ausgewiesen.

2. Damit stellt sich die Frage nach der Zweckmässigkeit des Projektes. Hier gehen die Meinungen auseinander. Es gibt anerkannte Experten aus dem In- und Ausland, welche eine Ostalpenbahn vorgezogen hätten. Der Bundesrat hat sich für die Gotthard-Lötschberg-Variante entschieden. Gemäss einer Volksumfrage entscheidet der Bundesrat in 80 bis 90 Prozent der Fälle richtig. Der Fehlentscheid gegen den Splügen bestätigt offenbar diese Regel.

Der Nationalrat ist dem Entscheid des Bundesrates gefolgt. Für die Ostschweiz ist dieser Beschluss hart. Seit 1872 wartet die Ostschweiz auf die Erfüllung des Ostalpenbahn-Versprechens. Nicht zuletzt wegen der verkehrstechnischen Randlage ist die wirtschaftliche Entwicklung im Osten des Landes gegenüber anderen Landesteilen zurückgeblieben, und das Lohnniveau ist in den ostschweizerischen Kantonen um einiges tiefer (bis zu 15 Prozent), als der schweizerische Durchschnitt dies ausweist.

Unsere Experten sind der Ansicht, dass mit einer Ostalpenbahn nicht nur dem regionalen Anliegen der Ostschweiz, sondern auch dem gesamtschweizerischen Interesse und den europäischen Forderungen Rechnung getragen würde. Damit stellt sich die Frage der politischen Haltung der Ostschweiz.

Bekanntlich wird es immer schwieriger, in unserem Lande zu tragenden Mehrheiten zu kommen. Der Entscheidungsweg ist sehr lang. Bei negativen Volksentscheiden gehen mehrere Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, verloren. Es mangelt den Schweizerinnen und Schweizern immer mehr an Konsensfähigkeit. Der politische Wagen droht steckenzubleiben.

Mit der Zusatzbotschaft zur Einbindung der Ostschweiz in die Neat präsentiert der Bundesrat einen Kompromissvorschlag. Ihre vorbereitende Kommission hat diesen mit der ursprünglichen Vorlage verknüpft. Die Kommission des Nationalrates ist mit ihren provisorischen Beschlüssen zur Zusatzbotschaft den Beschlüssen unserer Kommission gefolgt und hat damit signalisiert, dass sie dem Plenum des Nationalrates die Verknüpfung der beiden Botschaften vorschlagen wird. Folgen die beiden Räte ihren Kommissionen, so sind die Minimalbedingungen erfüllt, dass die Ostschweiz trotz des Verzichtes auf die Splügenvariante der Vorlage zustimmen kann.

Im Sinne des gesamtschweizerischen Interesses, insbesondere der Stellung der Schweiz in Europa, kann die Ostschweiz zurzeit weitere Forderungen zurückstellen, immer unter der Bedingung, dass die Einbindung der ostschweizerischen Vorlage von den Räten beschlossen wird.

Nachdem ich Sie genau fünf Minuten hingehalten habe, vertiere ich für Eintreten und für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

Lauber: Anlass für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist sicher die Forderung der EG an die Schweiz, ihre Kapazitäten für den internationalen Gütertransit zu erhöhen. Die Schweiz will den zunehmenden Gütertransit durch die Alpen vorwiegend auf der Schiene abwickeln. Deshalb offeriert unser Land der EG den Bau einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Die Vorlage des Bundesrates stellt ein ausgewogenes Konzept zu einem Jahrhundertwerk unseres Landes dar.

Die vier Elemente dieses Konzeptes liegen in Form von spruch- und entscheidungsreifen Vorlagen vor. Insbesondere begrüssen wir den Umstand, dass – wie dies von seiten des EVED, von seiten von Herrn Bundesrat Adolf Ogi, versprochen wurde – heute auch eine Botschaft zur Integration der Ostschweiz in das Konzept des Alpentransits auf dem Tisch des Parlamentes liegt. Die enge, ja integrale Koppelung der vorgesehenen Ausbaumassnahmen für die Ostschweiz mit der eigentlichen Alpentransit-Vorlage ist staatspolitisch sicher richtig und notwendig.

Das Dispositiv des Bundesrates und die Gründe, die unsere Landesregierung dazu geführt haben, verdienen unsere Unterstützung. Die künftige Verteilung des Verkehrs auf die bestehenden und zu erstellenden Bahnanlagen und die damit verbundene bestmögliche Ausnützung der vorhandenen und noch zu bauenden Einrichtungen erscheinen richtig. Die Gesamtkapazität der Schweiz im Alpen transit muss optimal genutzt werden. Aus der Sicht unseres Landes geht es aber nicht nur um den Bau eines Gütertransitkorridors für die EG, sondern auch um eine optimale Eingliederung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in das europäische Hochleistungsbahnnetz.

Durch den Bau der beiden neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg soll das vom Schweizervolk mit grossem Mehr angenommene Konzept «Bahn 2000», das einen netzweisen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz vorsieht, ergänzt werden. Vom Bau einer einzigen Alpen transit-Achse, beispielsweise nur am Gotthard, würde nur ein Teil des Landes profitieren. Die westliche Landeshälfte, das heisst die sechs Westschweizer Kantone und der Kanton Bern, sowie die gesamte Ostschweiz würden leer ausgehen. Eine solche einseitige Vorlage würde auch kaum vom Schweizervolk angenommen. Darum war der Bundesrat sehr gut beraten, ein Transitkonzept vorzulegen, das sowohl eine Achse am Gotthard, im Herzen der Schweiz, als auch eine Achse am Lötschberg-Simplon im Interesse der Westschweiz und des Kantons Bern umfasst. Dazugekommen sind nun auch noch die Zusatzbotschaft zur Integration der Ostschweiz in das Alpen transit-Konzept sowie notwendige Massnahmen zugunsten des Kantons Graubünden.

Der Bau von zwei Transitachsen als Flachbahnen durch die Alpen hat aber auch den grossen Vorteil, dass sich die Güterströme auf zwei Achsen verteilen. Damit wird auch die Belastung der durchfahrenen Gebiete – nicht nur im Alpengebiet, sondern auch im Mittelland – wesentlich gemildert.

Entscheidend für den Bau des Lötschberg-Basistunnels ist aber auch der Zeitfaktor. Der Lötschberg-Basistunnel kann in acht bis elf Jahren gebaut werden und würde spätestens ab dem Jahr 2005 zur Verfügung stehen. Gemäss Botschaft des Bundesrates erfüllt der Lötschberg drei Funktionen: eine Transitaufgabe, dann die Ergänzung von «Bahn 2000» mit einer Verbesserung des Anschlusses der Westschweiz – insbesondere des Mittelwallis – sowie die Verbindung der Nationalstrassen N 6 im Oberland und N 9 im Rhonetal als Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz herausgestrichene Nationalstrassenverbindung zwischen Wimmis und Uvrier im Rhonetal. Schliesslich trägt der Bau des Lötschberg-Basistunnels wesentlich zur Aufwertung der Simplonlinie bei. Die Botschaft des Bundesrates enthält denn auch ausdrücklich die Bereitschaft der Schweiz, den Bau der TGV-Verbindung Genève-Mâcon zu fördern. Für das Bassin lémanique ist der TGV-Anschluss Genève-Mâcon ebenso wichtig wie der Anschluss an den TGV Rhin-Rhône über Basel-Mühlhausen für die deutschschweizerischen Agglomerationen. Insgesamt betrachtet, darf das Gesamtkonzept des Bundesrates als ausgewogen und als zukunftsorientiert beurteilt werden. Es ist eine Vorlage, die Mut und Zukunftsglauben verlangt. Das sind Eigenschaften, die früher in unserem Lande ausgeprägter vorhanden waren. Wir sollten den Pioniergeist unserer Vorfahren zu neuem Leben erwecken.

Ich beglückwünsche Herrn Bundesrat Adolf Ogi und den Gesamtbundesrat zu seiner entschlossenen Haltung in dieser äusserst bedeutsamen Frage. Ich betrachte die Vorschläge des Bundesrates nach wie vor als wichtiges Pfand für die EG-Transitverhandlungen, zudem sichert sich unser Land die notwendige verkehrspolitische Standortgunst und die unabdingbare Verknüpfung mit dem gesamteuropäischen Verkehrsnetz. Wir schaffen damit wichtige – nicht alle, aber wichtige – Voraussetzungen für die Erhaltung der wirtschaftlichen und finanziellen Stärke unseres Landes im kommenden Jahrhundert – für ein Land ohne Bodenschätze, ohne Rohstoffe, sicher von grundlegender Bedeutung. Umweltpolitisch wird der Bau der Alpen transitlinien die Vorleistungen dafür erbringen, dass wir künftig den Transitverkehr in überwiegend Masse auf den Schienen bewältigen und vielleicht sogar einen Teil des

Personenverkehrs auf die Schiene verlegen können. Langfristig betrachte ich den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen transversale als entscheidenden Schritt zum Schutz des Alpenraumes und zur Bewältigung der stets wachsenden Verkehrsprobleme. Das sind die Hauptziele, die es zu verfolgen gilt.

Daneben sind weitere staats- und auch regionalpolitische Überlegungen und Aspekte nicht ausser acht zu lassen. Die staatspolitische Rücksichtnahme gehört zur föderalistischen Struktur unseres Bundesstaates. Regionen können und dürfen in unserem Lande nicht überfahren werden. Ihre berechtigten Anliegen sollen berücksichtigt werden. Dabei muss gleichzeitig verhindert werden, dass dieses europäische Grossprojekt als Ganzes gefährdet wird. Das ist in der Tat eine schwierige Gratwanderung, die es zu bestehen gilt. Hierzu ist eine offene und transparente Planung nötig. Wir sollten nicht vorzeitig Türen zu Planungsräumen verriegeln, bevor alle Kriterien für einen definitiven Variantenentscheid ausgeleuchtet sind. Neben den Kriterien Baukosten, Bauzeit, Geologie und Risiken gilt es gleichzeitig auch, Probleme wie Akzeptanz, Umweltschutz usw. in die Feinbeurteilung einzubeziehen. Die definitive Linienführung für die Hauptabschnitte der Neubaustrecken verlangt politische Entscheide, die zwar – gestützt auf den Grundsatzentscheid – gefällt werden müssen; der heutige Planungsstand ist aber derart, dass die notwendige Flexibilität in der gesetzlichen Ausgestaltung zu wahren ist. Es wird dann am Bundesrat sein, das Projekt zu genehmigen. Er behält also das Heft in der Hand; auch das Parlament wird weiterhin am Drücker bleiben, indem es die verschiedenen Tranchen zu bewilligen hat.

Wir meinen, dass die Alpen transit-Vorlage nach den Beratungen und Beschlüssen Ihrer ständerätlichen Kommission umweltfreundlicher und konsensfähiger geworden ist.

Ich möchte Ihnen daher beliebt machen, diesen Vorlagen zuzustimmen.

Bühler: Die schweizerische Eisenbahn-Alpen transversale hat vielen Zielen gerecht zu werden. Sie ist als Transitbahn eine internationale Bahn. Wir leisten damit Europa einen zukunftsgerichteten Dienst. Wir sind als Teil von Europa und mitten drin liegend geradezu verpflichtet, diese Brückenfunktion wahrzunehmen. Ich begrüsse deshalb das Gotthard-Lötschberg-Konzept. Mit diesem Hauptinhalt der Neat können wir gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Der Fernverkehr – insbesondere beim Gütertransport – kann so von der Strasse auf die Schiene gebracht werden. Diese Massnahme bringt nebst der Einführung des Katalysators wohl den wirksamsten Beitrag in der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Stickoxide. Die Ergänzung des Artikels 1bis durch die Kommission bestärkt diese Absicht. Ich unterstütze diese Ergänzung. Dass die neue Bahn bei der Linienführung umweltschonend geführt werden soll und dass auf Siedlungsgebiete Rücksicht zu nehmen ist, ist wiederum eine sinnvolle Ergänzung. Die beiden Artikel 1bis und 2bis sind nicht nur für den Kanton Uri von Bedeutung, auch andere, auch dichter bevölkerte Regionen profitieren von diesem Zusatz. Wenn die Neat nicht auch zur nationalen Bahn ausgebaut würde, wäre eine Akzeptanz bei der schweizerischen Bevölkerung kaum zu erreichen.

Somit soll die Neat noch weiteren Zielen – insbesondere im Personenverkehr – gerecht werden:

1. Das schweizerische Bahnnetz soll in das europäische Hochleistungsnetz integriert werden. Hiervon profitiert vor allem die Westschweiz.

2. Attraktive Zentren auch innerhalb der Schweiz sollen in kurzer Zeit erreicht werden können.

3. Landesteile sollen einander näher gebracht werden.

Dass bei der Realisierung dieser Ziele das Baukastensystem zur Anwendung kommen soll, finde ich richtig. Die bundesrätliche Botschaft weist jedoch diesbezüglich einige Mängel auf. Es müssen zum Teil bereits jetzt schon zusätzliche Baukastenteile bereitgestellt und integriert werden. Mit der Verheiratung des Bundesbeschlusses über die Integration der Ostschweiz mit dem Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transversale ist das vor Jahren abgegebene Versprechen gegen-

über der Splügenregion und gegenüber Zürich eingelöst werden. Ich unterstütze die Anträge der Kommission.

Für andere Regionen soll in Aussicht gestellt werden, dass innert nützlicher Frist, d. h. dann, wenn es notwendig wird, die Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe entsprechend ausgebaut werden. Weitere Baukastenteile werden somit als verpflichtende Absichtserklärung bereitgestellt. Ihre Ausgestaltung bleibt noch offen.

Artikel 6bis ist z. B. für Luzern von grösster Bedeutung. Er heisst: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher»

In der Zusatzbotschaft «Ostschweiz» sind einige positive Ansätze für Luzern enthalten, wie schnellere Verbindung nach Zürich – für Luzern ein Lebensnerv –, attraktivere und gestiegene Verbindungen zur Ostschweiz und die Anknüpfungsmöglichkeit der Neat in Rotkreuz. So weit, so gut. Was andernorts durch die Erstellung neuer Strecken, Tunnels, durch Planungsräume und Verbindungspunkte ermöglicht wird – eben die Anknüpfung an die Neat –, ist in Luzern nur durch eine Kapazitätssteigerung der Bahnhofanlagen zu realisieren. Die Anzahl Reisezüge pro Tag und die Kapazität des Bahnhofareals inklusive Einfahrt sprechen eine deutliche Sprache. Heute sind es 378 Züge täglich. Eine Steigerung ist nicht mehr möglich. Mit der Realisierung der «Bahn 2000» werden es 516 Züge sein. Mit den verbesserten Verbindungen nach Zürich und der Ostschweiz ergibt sich noch einmal eine Steigerung. Sollte der Halbstundentakt des Regionalverkehrs Tatsache werden, sind es zwischen 650 und 700 Zügen. Die Situation wird in Bälde unhaltbar!

Die Kapazitätssteigerung des Bahnhofes Luzern hat für die Förderung des öffentlichen Verkehrs Erstpriorität, und dies für eine ganze Region, und zwar für internationale, nationale und regionale Verbindungen. Luzern wurde bis heute immer wieder, beim Bahnhofneubau – immerhin wurde eine Vorinvestition für einen Tiefbahnhof vorgenommen –, dann bei der «Bahn 2000» und jetzt bei der Neat, auf den Agglomerationsverkehr verdrängt. Der Frust sitzt in Luzern sehr tief.

Heute erwarten die Luzerner eine verpflichtende Absichtserklärung, dass die Bahnhofanlage – hier steht «Knotenbahnhof» – innert nützlicher Frist so ausgebaut wird, dass die prognostizierte Kapazität aufgenommen werden kann. Mit einem schönen Bahnhof Luzern ist es nicht getan. Er muss funktions-tüchtig bleiben. Wir sind davon überzeugt, dass mit der Erstellung eines Tiefbahnhofes – es kann auch nur ein halber Durchgangsbahnhof sein – das Ziel am raschesten und am billigsten erreicht werden kann.

Sollte bei den Projekten Neat, «Bahn 2000» und Agglomerationsverkehr die Kapazitätssteigerung nicht vorgenommen werden, dann würde der Regionalverkehr unweigerlich von der Schiene auf die Strasse gedrängt. Das darf nicht passieren. Ich rufe Sie zu einer bescheidenen Solidarität auf! Ich bin für Eintreten und beantrage Ihnen Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

M. Jelmini: On ne trouve pas beaucoup de messages qui proposent, au début, le classement d'une trentaine d'interventions parlementaires, présentées par des députés des deux Chambres et par des commissions des deux conseils. Si l'on ajoute les interventions adressées à la Confédération de plusieurs cantons, d'associations, de groupements intéressés, on aperçoit l'importance et l'urgence qui a été accordée à la NLFA, le plus grand ouvrage que la Confédération n'aura jamais mis en chantier. Il est donc compréhensible que ce débat soit un peu plus long que d'autres.

Il n'est pas inutile de répéter que la transversale alpine est destinée à mieux s'intégrer dans le réseau des transports européens et qu'elle permettra à la Suisse d'une part de participer au développement de l'Europe et de ses voies de communications et de civilisation et, d'autre part, d'éviter l'isolement qui pourrait se produire par un détournement systématique de notre pays. C'est un ouvrage qui nous coûtera cher sur le plan des investissements, mais aussi en raison des modifications de l'environnement sur les axes qui seront développés. Toutefois, s'agissant d'un ouvrage de longue durée, il faudra éviter

ou limiter au minimum les inconvénients qui pourraient se produire, ainsi que les dégâts causés au paysage. C'est d'ailleurs ce que le Conseil fédéral assure en affirmant que le projet doit être «un acte de solidarité dans la protection de toute la zone alpine».

La nouvelle transversale est destinée à faciliter et à renforcer les liaisons nord-sud de l'Europe. Il est donc indispensable de faciliter l'entrée et la sortie de notre pays sans difficultés. Si l'on introduit, par exemple, quatre cents trains journaliers dans le couloir du Tessin, il faudra se préoccuper de les faire sortir rapidement et convenablement s'ils ne sont pas destinés à s'arrêter. Ceci impose que le trafic puisse être absorbé d'un côté et de l'autre de la frontière, sans que des goulets d'étranglement se produisent. La modification de l'article 6bis, par rapport à la version du Conseil national, est justement conçue dans ce sens. L'ouvrage doit être considéré dans son ensemble, c'est-à-dire en envisageant les deux axes du Saint-Gothard et du Lötschberg qui, ensemble, constituent la voie suisse du transit nord-sud, mais aussi, ce qui vient d'être proposé et adopté par les commissions des deux conseils, l'intégration future de la Suisse orientale dans le projet de la nouvelle transversale.

Il faut reconnaître que le gouvernement, le département, l'entreprise des chemins de fer et les services intéressées ont prêté attention aux nombreuses requêtes que les cantons directement ou indirectement et le Parlement ont formulées. Ceci permettra d'éviter les risques d'un référendum qui, d'ailleurs a déjà été annoncé. Le système du «Baukasten» a permis l'élaboration des données nécessaires pour formuler des propositions raisonnables et crédibles, même sur le plan financier. Mais l'élaboration des projets devra se développer dans le terrain, en considérant spécialement les situations qui vont se poser dans les différentes parties du territoire et des agglomérations. Ceci pourra être réalisé si les relations entre les autorités fédérales, cantonales et locales sont établies correctement et si l'information peut être donnée de manière complète et crédible.

J'aimerais rappeler que la conception des transports publics qu'on est en train de développer dans plusieurs régions du pays, comme dans mon canton, se base entre autres sur la dorsale ferroviaire. Son développement, même dans les détails, n'est donc pas indifférent. Il faut rappeler également que, si le but principal de la nouvelle transversale vise le transport des marchandises qu'on devra transférer de la route au rail, en considérant surtout l'allègement de la charge écologique, le système des transports à haute vitesse devra aussi profiter aux voyageurs. On pourrait ainsi contribuer, dans une certaine mesure, à aménager le trafic routier en offrant une mobilité accrue si convenable par les transports publics. En effet, on ne peut pas prétendre que certaines régions du pays sacrifient une partie de leur territoire en assumant des inconvénients parfois assez graves, et, d'autre part, ne puissent jouir, même indirectement, de l'amélioration des liaisons et même être privées de celles existantes.

Un mot encore en matière de construction. Je crois qu'il est particulièrement nécessaire que la construction des tunnels – je pense surtout au Saint-Gothard – puisse commencer le plus tôt possible, et que, d'autre part, les décisions de détail relatives au tracé en dehors des tunnels, puissent être prises sans délai. Il faudrait éviter que ne se produise la situation indésirable d'ouvrir le tunnel avant que le reste de la ligne ne soit prêt. L'expérience faite dans ce sens au Tessin en ce qui concerne l'auto-route était très pénible, même si l'on pouvait compter sur les routes secondaires, ce qui ne sera pas le cas pour le chemin de fer. A propos des travaux de construction, j'estime indispensable de prévoir, et même d'imposer toute précaution, afin d'éviter les accidents, surtout les accidents mortels qui, dans ce genre d'ouvrage, se produisent encore trop fréquemment.

Il faut considérer les coûts de l'ouvrage avec grande prudence. Les améliorations adoptées dans le débat du Conseil national et de notre commission ont modifié de manière considérable le montant des crédits envisagés dans le message. Mais il faut être réaliste, il y aura encore des risques qu'il faudra accepter, surtout en raison de la construction de plusieurs tunnels. Le financement proposé dans le message pa-

raît judicieux, si l'on pense au fait que les générations futures seront appelées à supporter une partie des charges, mais à profiter aussi des avantages.

La question de l'approvisionnement en énergie n'a pas été spécialement approfondie, admettant que, jusqu'au début du siècle prochain, c'est-à-dire pour la durée des travaux, le besoin d'énergie pourra être satisfait, le financement ayant été prévu. Mais, en ce qui concerne l'exercice de la nouvelle ligne, le problème reste ouvert et j'estime que cette question devrait être examinée sans hésitation soit pour compléter les prévisions, soit pour apaiser des préoccupations qui déjà sont en train de se manifester.

En conclusion, il faut admettre que la décision «albo signando lapillo» comme disaient les Romains, une décision que nous prendrons à l'issue de ce débat, aura une portée historique. Il nous reste à espérer, mais aussi à faire tout le possible pour que le peuple donne son consentement définitif.

Mme Jaggi: intervenant au milieu de ces flots oratoires de lyrisme pro-européen et ferroviaire, je peux me limiter à deux remarques, la première concernant l'évolution du projet lui-même de nouvelles transversales ferroviaires alpines – évolution jusqu'ici et dans un avenir pas trop lointain, dans la mesure où l'on peut le prévoir avec quelque vraisemblance – la seconde concernant la réalisation de longs tunnels de base – question de sécurité que vient d'évoquer brièvement M. Jelmini.

Evolution du projet: dans les années septante et surtout huitante, nous sommes entrés dans une phase, la première depuis plus d'un siècle, de vrai développement des transports ferroviaires. Le RER zurichois, RAIL 2000 et les NEAT – comme on dit en français – constituent les aspects sans doute les plus spectaculaires de ce renouveau du chemin de fer. Comme par hasard, les mêmes parcours sont en cause que lors de l'établissement des grands axes du réseau ferroviaire suisse. On ne parlait pas encore bien sûr du triangle d'or, mais on le servait déjà, c'est-à-dire qu'il bénéficiait déjà d'une sollicitude particulière en général et d'une liaison nord-sud en particulier par le Gothard, qui reste, il faut bien le dire et le reconnaître, la ligne et le tunnel fétiches des CFF, puisqu'en 1975 déjà ils avaient déjà leur plan pour la construction d'un tunnel de base, projet désormais périmé d'ailleurs.

Certes, dans le cours de la discussion sur les voies transversales alpines, on a étendu le périmètre concerné, même si on utilise toujours, officiellement, une terminologie très significative, celle du singulier collectif: on parle toujours de LA ligne ferroviaire à travers les Alpes, bien que le Conseil fédéral ait finalement proposé une double transversale avec le Gothard et le Loetschberg-Simplon. Il aurait sans doute été impensable d'envisager un seul projet dont les avantages et – ne l'oublions pas – les effets externes nettement moins désirables auraient été concentrés sur une seule partie du pays. Les cantons concernés n'auraient pas manqué de crier au scandale, avec tous les risques politiques liés à de telles frustrations, lesquelles ont quand même trouvé l'occasion de se manifester et ont été compensées par toutes sortes d'ajouts au projet fédéral, à commencer par le message complémentaire sur l'intégration de la Suisse orientale, produit à grande vitesse ce printemps. Or, suivant l'exemple initialement donné par le Conseil fédéral qui a retenu deux variantes sur les cinq à sept envisagées au début, le Parlement veut faire plaisir à tout le monde, avec le risque de ne satisfaire vraiment personne. Sur ce point, je suis d'accord avec M. Cavadini.

Nous allons achever, sans doute pendant cette session, la phase des additions. On a mis bout à bout et parallèlement toutes sortes de projets complémentaires au projet de base – c'est le cas de le dire. La suite de l'évolution du projet – il n'y a pas besoin d'être grand clerc pour la deviner – sera obligatoirement non plus la phase des additions mais bien celle des soustractions. Sur ce point, je suis persuadée qu'il n'y a pas la moindre illusion à se faire. Il reste à savoir sur quel point ces soustractions se feront. Les plus faibles, les derniers venus sont classiquement les plus visés dans ce type de processus. Pour ma part, j'ai le sentiment d'un risque rapidement croissant pour l'axe occidental du Loetschberg-Simplon.

Je voudrais d'ores et déjà attirer l'attention sur les conséquences politiques de l'éventuel abandon de cet axe, que je me refuse à envisager autrement qu'en théorie. La Suisse latine – la Suisse romande en particulier – qu'on sait de manière générale moins attachée aux transports collectifs qu'on l'est déjà de ce côté-ci de la Sarine, n'a pas besoin d'avoir le sentiment que sa contribution à l'essor des transports publics est moins bien comprise et honorée.

Il n'y a aucune illusion à se faire sur les restrictions à venir: à zéro, en cas de rejet par le souverain; ou à moins, dans le cas où le projet est accepté en première ou en éventuelle seconde version par le peuple.

A partir de là, nous avons le choix entre deux stratégies dans l'immédiat: réduire d'entrée les dimensions du projet pour en augmenter ce qu'il est convenu d'appeler l'acceptance politique et la faisabilité financière ou bien faire le forcing et risquer notamment un nouveau scrutin indirect sur l'Europe, le deuxième en quelques mois après la votation de juin dernier sur le régime des finances fédérales. C'est une triple responsabilité que nous prenons, en faisant ce forcing, vis-à-vis de l'Europe, de l'avenir de la Suisse et de son système de transports; une responsabilité qui exige non seulement une conviction exprimée mais aussi un engagement pratique de l'ensemble de la classe politique, avec tout ce qu'il lui reste de poids et de considération. C'est une voie difficile que le forcing que nous nous apprêtons à faire; mais c'est une voie qui vaut la peine d'être choisie. L'évolution du projet n'est plus réorientable, il reste donc à l'assumer. Pour ma part, j'y suis bien décidée, non seulement en votant aujourd'hui l'entrée en matière, ce que nous ferons sans doute dans une belle unanimité comme en commission, mais aussi en assumant ensuite le projet que nous aurons adopté, ce qui – on l'a vu encore récemment – n'est pas forcément un esprit de conséquence très répandu.

Seconde remarque, relative cette fois à la réalisation du projet parce que nous admettons qu'il sera réalisé dans la mesure prévue, en tout cas selon la version du Conseil fédéral: en vue de cette réalisation, je voudrais d'ores et déjà attirer l'attention, comme l'a fait d'ailleurs la Fédération suisse des cheminots, sur les problèmes de sécurité liés aux longs tunnels ferroviaires de plusieurs dizaines de kilomètres, creusés sous plusieurs centaines ou plusieurs milliers de mètres de rocher: la construction de tels ouvrages et plus encore ensuite l'exploitation et l'entretien de pareilles galeries posent des problèmes de sécurité qu'il faut d'avance prendre en compte, au double sens du terme, c'est-à-dire prendre au sérieux, en considération et prendre en compte au sens financier du terme, avec les surcoûts qui résulteront inmanquablement de toute sécurité augmentée par rapport à la solution prévue par le message, qui est celle d'un tunnel à deux voies, complété par une petite galerie technique et de sécurité.

Si l'on envisage la réalisation d'autres possibilités, par exemple, deux galeries à une voie seulement par tunnel, ou bien trois installations complètes, y compris une galerie de réserve (version SEV), il y aura des surcoûts. Mais de toute manière, il n'est pas trop tôt pour envisager ce problème de la sécurité du personnel, dès la planification de départ, dès la phase des devis, même approximatifs, comme on en a tant fait pour ces grands projets ferroviaires où l'on travaille à la centaine de millions près, voire au milliard près. A partir de là, le problème de la sécurité, si important qu'il soit sur le plan éthique, devient un problème secondaire en termes financiers.

Voilà les deux types de remarques que je voulais faire relativement à ce projet, dont nous sentons bien aujourd'hui qu'il est l'un des plus énormes au plan de l'importance et des finances, non seulement de cette législature, mais à coup sûr de cette fin de siècle. Après tout, si une fois par siècle la Suisse repense et développe son réseau ferroviaire, cela mérite bien qu'on y consacre la plus grande des attentions et un effort collectif extraordinaire.

Uhlmann: Mit der heutigen Vorlage verfügen wir über eine echte Jahrhundertvorlage. Wir müssen uns dieser Tatsache bewusst sein. Es sollte darum nicht um zu viele Details ge-fleischt werden. Ich werde auch nicht über Details sprechen.

An dieser Vorlage wird im Ausland die Glaubwürdigkeit der Schweiz gemessen. Jetzt können und müssen wir endlich beweisen, dass wir Schweizer noch in der Lage sind, ein Grossprojekt zu realisieren. Jetzt können und müssen wir beweisen, dass wir in der Lage sind, für die Zukunft zu handeln.

Die Vorlage scheint mir heute ausgewogen und auch vertretbar zu sein. Deshalb müssen wir mit aller Kraft das Alpen transit-Projekt klar unterstützen. Nur so steigt die Glaubwürdigkeit der Schweiz in Europa wieder. Mit dem Willen der Schweiz, in den Alpen transit zu investieren, werden sowohl der Standort Schweiz in Europa als auch die innerschweizerische Verbesserung im öffentlichen Verkehr wesentlich verstärkt. Nur mit einem solchen grosszügigen Projekt wird auch die Kapazität geschaffen, um im grossen Massstab Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und um im Personenreiseverkehr mit dem Autobahnnetz zeitlich konkurrenzfähiger zu werden.

Die Vorlage ist ein ausgewogenes Gesamtpaket. Es besteht kein Ungleichgewicht zugunsten der Ostschweiz respektive zu Lasten der Westschweiz oder umgekehrt.

Als Ostschweizer stelle ich fest, dass die Zusatzbotschaft vernünftig ist und dass auf übertriebene Ausbauten verzichtet wird. Es sind jedoch klare Qualitätsverbesserungen zu erkennen, welche sogar – allerdings nur knapp – bis in den Kanton Thurgau reichen. Dennoch stimme ich der Vorlage in den wesentlichen Punkten ganz klar zu.

Ich möchte jedoch gleichzeitig davor warnen, mit zu vielen sogenannten Optionen, deren Kostenfolgen wenig klar sind, das Alpen transit-Konzept ausfransen zu lassen. Das Mehrkostenrisiko ist hoch, wenn alle Zusatzanliegen aus allen Regionen zum vollen Nennwert genommen werden. Wir müssen heute Respekt vor der finanziellen Verkraftbarkeit, zuerst für den Bund und ab Inbetriebnahme für die Bahnen, haben. Dieser Respekt zwingt uns zum Masshalten und zur Konzentration auf das Nötige. Das Baukastenprinzip ist die richtige Antwort darauf.

Ich möchte auch vor der Illusion warnen, im Alpen transit-Projekt könnten alle Kreise und alle Kantone, alle Verkehrsanliegen und alle Wünsche berücksichtigt werden. Es gibt vor und nach der Neat auch noch andere Aufgaben zu erfüllen. Aber wir wollen beweisen, dass wir Schweizer noch oder wieder in der Lage sind, für die Zukunft zu handeln. Ein Nein zur Neat wäre Rückschritt. Ein Ja zur Neat hingegen ist wohlverständlicher und ausgewogener Fortschritt.

Das Projekt Alpen transit inklusive Ostschweiz ist heute staatspolitisch breit abgestützt, finanziell noch knapp verkraftbar, umweltfreundlich, sinnvoll und verkehrspolitisch weitsichtig. Kurz, die Neat ist die einzig richtige Antwort der Schweiz auf unsere Bedürfnisse für das 21. Jahrhundert, und zwar für das Inland und auch für Europa.

Danloth: Als die Urner am 26. Mai 1231 von König Heinrich VII. auf dessen Pfalz in Hagenau den Freiheitsbrief erhielten, ging es dem König nicht allein um die Anerkennung des Freiheitswillens der alten Eidgenossen. Er bequeme sich vielmehr zu diesem Schritt, weil ihm die Urner den freien Durchgang durch die kurz zuvor bezwungene Schöllenen und damit den Passübergang über den Gotthard sicherten. Während der inzwischen verflossenen 760 Jahren bildeten die Urner mit dem Gotthard und dessen Verkehrsgeschehen eine eigentliche Schicksalsgemeinschaft, die aktiv mitzubestimmen sie stets bestrebt waren. Dieses Verkehrsgeschehen am und über den Gotthard wurde zu einem Auf und Ab im Leben des 34 000-Seelen-Volkes. Das Land am Gotthard, das von einer kontinuierlichen Abwanderung betroffen und nun in den drohenden Abbau von Bundesarbeitsplätzen miteinbezogen ist, wird daher seiner geographischen Lage und seiner Kleinheit wegen wie kaum ein anderer Mitstand der Eidgenossenschaft vom Entscheid und von der Verwirklichung des gewaltigen neuen Verkehrsweges über oder eben durch den Gotthard betroffen sein.

Ich möchte an das Bild meines Kollegen Rüesch mit der Teufelsbrücke anknüpfen. Er hat erwähnt, dass der Teufel mit dem Stein daneben getroffen habe. Es war nicht ganz so, auch wenn es eine Sage ist. Der Teufel wollte zwar die Brücke zer-

stören, wurde aber durch ein altes Frauei daran gehindert, das ihn in ein Gespräch verstrickte, als er sich kurz verweilte, und das vor dem Weggehen dem Stein ein Kreuzlein einprägte. Daraufhin hat der Teufel die Flucht ergriffen. Es will mir scheinen, wir Urner heute hätten die Aufgabe, wie dieses alte Frauei dem Moloch Verkehr ein Kreuzlein aufzuzwingen, um ihn in Schranken zu bringen.

Wenn Sie in der Botschaft auf Seite 91 lesen, dass bis zum Jahre 2020, also kurz nach Eröffnung der Neat, 140 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen rollen sollen – einzelne Prognosen, Herr Bundesrat, Sie kennen sie, gehen noch viel weiter –, müssen wir diesen Moloch doch etwas beschränken.

Doch dieser nüchternen Einschätzung zum Trotz verschliessen wir Urner uns der realistischen Einsicht nicht, dass die Schweiz die Alpen transversale benötigt, und zwar als Beitrag zur Verkehrsbewältigung für und in Europa. Für uns ist denn auch das Evaluationsergebnis der Neat-Botschaft zugunsten des Gotthards als Hauptachse keineswegs eine Ueberraschung, sondern stellt lediglich die Bestätigung der zentralen verkehrsgeographischen Rolle unseres Kantons dar.

Die Beratungen in der Ständeratskommission haben sichtbar werden lassen, dass ausser dem internationalen Aspekt, es ist heute verschiedentlich in den Voten erwähnt worden, auch nationale Anliegen – ich möchte sagen durchaus legitime Interessen – mit dem neuen gigantischen Verkehrswerk verknüpft werden. Dies zeigt sich vor allem darin, dass Westschweizer und Walliser, Ostschweizer und Zürcher, und nicht zu vergessen unsere lieben Bündner Freunde, die Verkehrsgunst der neuen Alpen transversale als Anschluss an eine Hochleistungsbahn optimal nutzen möchten. Derartige Optionen werden offengehalten, und selbst die Luzerner und – wie Sie dem Antrag von Kollegin Simmen heute entnehmen – das weitere grosse Mittelland sehen darin eine Chance für die spätere Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs. Die Tessiner beispielsweise machen sich bereits Gedanken über den Anschluss Richtung Wirtschaftszentren der Poebene. All diese regionalen Anliegen sind verständlich, und ich unterstütze hier – wie bereits in der Kommission – eine vernünftige Ausdehnung der Planungsräume. Doch, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wie steht es mit uns Urnern?

Die meisten dieser Verkehrsstränge münden beim Eintritt auf unser Territorium in der Urner Reusebene in einen einzigen grossen Verkehrsraum aus. Wir Urner wollen im Grunde keine Neat für uns und unsere Mobilität und unseren Anschluss an die weite Welt! Wir sagen vielmehr notgedrungen ja. Dieses Ja zählt etwas. Aber dieses Ja sagen wir nur, insofern und insoweit diese Neat unsere gegenwärtige und voraussichtlich beträchtliche zukünftige Verkehrsbelastung zu zügeln und zu beschränken in der Lage sein wird. Unseren Lebensraum müssen auch nachher der Gotthard und die Täler zu seinen Füessen bilden.

Dieses kleine Land, das den Menschen bei einer Fläche von 107 Quadratkilometern für Wohnen, Arbeit und landwirtschaftliche Bewirtschaftung und bei über 53 Prozent unproduktivem Land schon viele Eingriffe und Opfer für nationale Werke und Verkehrsadern abverlangt hat, soll einen weiteren Verkehrstrang aufnehmen!

Zusammen mit meinem Kollegen aus dem Kanton Uri bin ich entschlossen, dem in einer Standesinitiative zum Ausdruck gekommenen deutlichen Willen des Urner Volkes – meines Wissens bisher die erste und einzige Willenskundgebung des Volkes zu derartigen Verkehrsfragen – Nachdruck zu verleihen. Volk und Behörden von Uri können und wollen zu einer derartigen weiteren Leistung im nationalen und internationalen Interesse nur ja sagen, wenn letztlich die Gesamtbilanz in den ökologischen Verhältnissen eine deutliche Verbesserung erfährt.

Nach meiner Ueberzeugung haben wir Schweizer nicht die geringste Veranlassung, die keineswegs selbstverständliche neue Dienstleistung den anderen Ländern Europas und vorab den Wirtschaftszentren zu Dumpingpreisen anzubieten. Ich meine damit nicht nur Verbilligungen zu Lasten unserer Bundeskasse und unseres geplagten Finanzministers, ich meine auch Verbilligungen zu Lasten unserer Umwelt.

Die neue Alpen transversale ist wertvoll, und sie soll daher

auch ihren Preis wert sein. Der Erfolg des Werkes und die Erfolgsaussichten in Parlament und Volk stehen und fallen mit der Akzeptanz des neuen Verkehrsweges durch die potentiellen Benützerkreise. Die spätere Umlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beziehungsweise die Realisierung des kombinierten Verkehrs in Europa sind Voraussetzung und Zielsetzung zugleich; Voraussetzung deshalb, weil nur bei einer sinnvollen und genügenden Auslastung dieser Neat eine Kosten-Nutzen-Analyse einigermaßen positiv oder zumindest verantwortbar ausfällt. Ich verweise auf die Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der bundesrätlichen Botschaft. Zielsetzung deshalb, weil mit der Verkehrsverlagerung, vor allem des Schwerverkehrs auf die Schiene, die zunehmend geforderte Entlastung der Umwelt von negativen Immissionen erreicht und der Lebensraum der Bewohner betroffener Gegenden erhalten und verbessert werden kann.

Wir haben es hier mit einer seltenen und glücklichen Harmonie zwischen ökonomischen und ökologischen Zielen zu tun. Je besser die Neat genutzt wird, um so wirtschaftlicher ist deren Betrieb, und um so mehr profitiert die Umwelt.

Aus diesem Grunde genügt nach meiner Ueberzeugung und derjenigen der Kommissionsmehrheit die Festlegung der Ziele im Grundsatzartikel nicht, auch nicht in der Fassung des Nationalrats von Artikel 2 Buchstabe c. Wirksam können diese Ziele – Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweiz in Europa und Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen – nur verfolgt werden, wenn zusätzlich fördernde Massnahmen – ich betone das jetzt schon: fördernde Massnahmen – ergriffen werden, um auf dem Wege einer sinnvollen internationalen Verkehrsteilung sicherzustellen, dass alpenquerende Gütertransporte auf lange Distanzen im kombinierten Verkehr bzw. in der Schweiz grundsätzlich und dauernd auf der Schiene abzuwickeln sind.

Hierzu genügen punktuelle flankierende Massnahmen mit Wirkung allein auf der Strasse nicht. Es bedarf eigentlicher Förderungsmassnahmen für das neue Schienenwerk. Die neue Alpentransversale muss aufgrund umfassender und gezielter Förderung mit einem hohen betrieblichen Auslastungsgrad rechnen können. Dies setzt bereits im Zeitpunkt der heutigen Beschlussfassung durch das schweizerische Parlament eine klare politische Akzeptanz im In- und vor allem im Ausland voraus. Wir dürfen unter gar keinen Umständen riskieren, grünes Licht für eine Investition in der Grössenordnung von Dutzenden von Milliarden zu geben, ohne Gewähr zu haben, dass dieses Europa, das uns heute zu einem solchen Angebot drängt, dasselbe dann tatsächlich auch in Anspruch nimmt. Das Junktim zwischen der Neat und dem Transitabkommen, von dem vorhin gesprochen wurde, kann niemand leugnen. Die Frage ist nur, wie es politisch in die Tat umgesetzt wird. Hierzu habe ich einen Vorstoss eingereicht.

Schliesslich darf sich der Finanzierungsbeschluss in der Praxis nicht als Barriere gegen die Verwirklichung begründeter ökologischer und siedlungspolitischer Anliegen auswirken. Die beiden von mir eingebrachten und von einer Mehrheit der Kommission unterstützten Bestimmungen von Artikel 1 bis des Beschlusses A (Förderungsmassnahmen) und von Artikel 1 bis des Beschlusses C (Vorbehalt der gesetzesbedingten Mehrkosten) können nach Auffassung der Uner Regierung zu eigentlichen Schicksalsartikeln der Neat-Beschlüsse werden. Für mich – sowohl als Uner Landesvertreter wie als eidgenössischer Parlamentarier – steht damit auch unsere Glaubwürdigkeit, aber, Herr Kollege Uhlmann, auch jene des Auslandes auf dem Spiel.

In diesem Sinne sagt Uri ja zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale – aber zu einer Neat, die Technik und Umwelt verschönt, zu einer Neat, deren Bedingungen nicht einfach von Planern und mächtigen Wirtschaftskreisen in den europäischen Zentren diktiert, sondern von der Eidgenossenschaft und den Kantonen gemeinsam und im Umfang ihrer Betroffenheit aktiv gestaltet werden.

Ich kämpfe nicht für Millionen und Milliarden zugunsten gigantischer Verkehrsinfrastrukturen, sondern für die Erhaltung des Lebensraumes eines kleinen Volkes, des Volkes am Gotthard!

Schmid: Das Vorhaben, das mit vorliegendem Geschäft in die Wege geleitet werden soll, ist seiner Zielsetzung und seinem Umfange nach ein verkehrspolitisches und finanzpolitisches Jahrhundertvorhaben, das einer gründlichen und genauen Ueberprüfung bedarf. Es ist zu verlangen, dass die Investitionen in der Höhe von heute geschätzten rund 15 Milliarden Franken einer unabwiesbaren Notwendigkeit entsprechen. Diese Notwendigkeit erscheint mir hinlänglich nachgewiesen zu sein.

Die Güterverkehrsströme, welche die Schweiz auf der Nord-Süd-Achse durchqueren, sind heute schon erheblich. Sie belasten unsere Verkehrsinfrastruktur und unsere Umwelt in hohem Masse. Der europäische Binnenmarkt wird den Gütertausch innerhalb der EG noch vermehren – mit der Konsequenz, dass namentlich der alpentransitierende Güterverkehr die Schweiz nochmals zusätzlich belasten wird. Wenn wir auch als ausserhalb der EG stehender Staat die Freiheit des Güterverkehrs in Europa nicht behindern und unsere verkehrsgeographische Lage nicht missbrauchen wollen, werden wir gezwungen sein, diesen Transitverkehr als Dienstleistung zugunsten unserer Nachbarstaaten in möglichst freizügiger Weise zu gestalten.

Es entspricht unserer allgemeinen Verkehrspolitik, die den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt, den Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Dies ist unsere auch vom Bundesrat gegenüber der EG vertretene Verkehrspolitik. Wenn wir den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen wollen, haben wir auf der Schiene ein Angebot bereitzuhalten, das dem entsprechenden Verkehrsaufkommen in der Zukunft Rechnung tragen kann. Mit dem Alpentransit-Beschluss sollen die entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden.

Die Alternative zu diesem Vorhaben wäre die Zulassung des Transitgüterverkehrs auf unseren Strassen, was innenpolitisch schlechterdings unmöglich ist. Der EG die Benützung unserer Strassen zu verbieten, ohne gleichzeitig eine leistungsfähige Alternative auf der Schiene anzubieten, ist keine realistische Variante. Dies würde die Schweiz in einen nicht nur verkehrspolitischen Konflikt mit der EG bringen, der nicht in unserem Interesse sein kann. Ich teile daher die Auffassung des Bundesrates, dass die Erstellung von Alpentransversalen notwendig ist.

Sind wir im Grundsatz mit dieser Zielsetzung einverstanden, haben wir dafür zu sorgen, dass es nicht bei einer bloss deklamatorischen Beschlussfassung der Räte bleibt. Wir müssen alles daransetzen, dass dieses Ziel innert vernünftiger Frist verwirklicht werden kann. Das heisst vor allem, den Alpentransit-Beschluss einem möglichst breiten Konsens zugänglich zu machen. Auch wenn in der letzten Zeit der Begriff «Konsens» nicht mehr jenen Stellenwert hat, der ihm in der Vergangenheit zugemessen wurde, kommen wir bei unserem politischen System ohne einen breiten Konsens nicht aus. Die neuerdings vielgepriesene und über alle Massen überhöhte Konfliktfähigkeit hilft uns da nicht weiter. Wir wollen ein Ziel erreichen und nicht Konfliktfähigkeit beweisen. Das führt dazu, dass ich die Ergebnisse der ständerätlichen Kommissionsberatung insoweit voll unterstütze, als sie es erlauben, auf die Interessen und die Begehren der verschiedenen betroffenen Landesteile einzugehen. Die zusätzlich beantragten Prüfungen und Abklärungen sind sachlich begründet. Diese Ueberzeugung habe ich nicht am grünen Tisch gewonnen. Es waren die Augenscheine, die mich im Rahmen der Kommission überzeugt haben, dass diese Anliegen berechtigt sind.

Im Wallis haben wir den Raum Visp vom Trasse der BLS aus überblickt und feststellen müssen, dass der Raum Visp aufgrund der Ueberbauung und der durch diesen Raum führenden Achsen schon heute überfüllt ist. Wenn die Autobahn noch durch diesen Raum durchgeschleust werden soll, ist für die Neat sehr wenig Platz. Daher ist es richtig, den Planungsraum nach Nordosten zu vergrössern.

Für den Raum Uri lag der Kommission kein separater Antrag mehr vor, aber es steht fest, dass hier Varianten geprüft werden sollen, die die Siedlungen im engen Reusstal nicht noch mehr belasten.

Im Bündnerland haben wir die Surselva auf der ganzen Länge

überflogen und sind zur Ueberzeugung gekommen, dass der Werkverkehr der Neat unmöglich über die bestehenden Strassen geführt werden kann. Er muss über das Trasse der RhB geführt werden, die für diesen Zweck auf die notwendige Kapazität auszubauen ist.

Im Raume Luzern haben wir zur Kenntnis genommen, dass der durch die Anbindung der Ostschweiz an die Neat zusätzlich generierte Verkehr diesen Knotenbahnhof überlastet. Dass für die im Bereiche der Neat befindlichen Knotenbahnhöfe eine Kapazitätsausweitung erfolgen muss oder zumindest zu prüfen ist, steht für mich fest. Auch die Kapazitätserhöhung der Zufahrten – nicht nur im Norden, auch im Süden – ist offensichtlich notwendig.

Diese Begehren um Prüfung weiterer Varianten und weiterer Möglichkeiten sind begründet, die Erfüllung dieses Prüfungsauftrags ist unerlässlich. Es handelt sich hier nicht um Geschenke, nicht um eine Selbstbedienungsaktion, sondern darum, die betroffenen Regionen nicht über Gebühr zu belasten. Es ist darüber hinaus auch ein Akt politischer Klugheit. Wir brauchen den Konsens auch in der Realisierungsphase, den Konsens, den wir in der Regel nur auf das Referendum hin erstreben.

Die Geschichte nationaler Vorhaben ist in letzter Zeit nämlich voll von Beispielen gefährdeter, verzögerter und gescheiterter, aber beschlossener Vorhaben, und zwar weil wir – sei es aus grundsätzlichen, sei es aus finanziellen Ueberlegungen – offensichtlich nur mangelhaft Rücksicht auf die regionalen Interessen genommen haben: Kaiseraugst, Rothenthurm, Sisach, Mattstetten – die Liste liesse sich beliebig verlängern.

Es nützt nichts, in den Räten mit Mehrheit zu beschliessen und das Referendum mit Erfolg zu überstehen, wenn wir dann bei der Realisierung an lokalen und regionalen Widerständen scheitern. Es dürfte nicht zuletzt Aufgabe des Ständerats sein, diesem Gesichtspunkt zum Durchbruch zu verhelfen.

Dass die Berücksichtigung solcher Interessen das Vorhaben verteuert und unter Umständen sogar bedeutend teurer werden lässt, ist nicht zu bestreiten. Dies haben wir aber deutlich zu sagen, damit uns das Volk nicht eines Tages vorwerfen muss, wir hätten auf diesen Aspekt nicht hingewiesen. Wir wollen dies auch so deutlich sagen, aber wir wollen ebenso deutlich sagen, dass die Realisierung der Neat vorab kein finanzieller, sondern ein politischer Entscheid von erstrangiger Bedeutung ist. Wenn wir im europäischen Rahmen keine schwerwiegenden Verkehrskonflikte provozieren und gleichzeitig den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen wollen, müssen wir die Neat bauen. Wenn der Preis hierfür die Berücksichtigung regionaler Interessen ist, haben wir diesen Preis im wohlverstandenen Interesse des gesamten Staates zu bezahlen.

Es ist auch auf die Ostschweiz zu sprechen zu kommen. Es ist selbstverständlich, dass ich als Vertreter eines Ostschweizer Kantons und als Mitglied der Ostschweizer Regierungskonferenz den Einbezug der Ostschweiz in die Neat begrüsse, auch wenn ich nach wie vor der Ueberzeugung bin, dass eine Ostalpenbahn für die Bewältigung des kommenden Transitverkehrs über die Ostschweiz die richtige Lösung gewesen wäre. Trotzdem kann ich dem vorliegenden Projekt zustimmen, wobei ich allerdings ausdrücklich bedaure, dass mit diesem Projekt die Interessen des Kantons Schwyz tangiert werden, da zweifellos durch den Bau eines Hirzeltunnels die SOB-Strecke zwischen Pfäffikon und Arth-Goldau über den Sattel markant an Bedeutung verlieren wird. Das ist um so mehr zu bedauern, als damit eine wichtige Verbindung zwischen dem Talkessel von Schwyz und dem äusseren Kantonsteil der March und der Höfe betroffen wird. In der Kommission fand sich keine Möglichkeit mehr, dieses Problem zu lösen.

Ich kann mich nur wiederholen und dieser Anbindung der Ostschweiz an die Neat zustimmen, aber nur mit dem von der Kommission geschaffenen Junktim: keine Neat-Vorlage ohne gleichzeitige Ostschweizer Vorlage, und keine Ostschweizer Vorlage ohne gleichzeitige Neat-Vorlage! Mit diesem Junktim wird die gouvernementale, loyale, stille und daher meist vergessene und übersehene Ostschweiz für einmal jener Wertschätzung für würdig erachtet, auf die andere Landesgegenden ganz von selbst Anspruch haben. *(Zwischenruf Huber:*

Hört, hört!) Ja: Hört, hört! Dieser Kommission lag ein Antrag vor, das Inkrafttreten vom Abschliessen eines Staatsvertrages mit der EG abhängig zu machen, der die in Artikel 1bis enthaltenen Ziele berücksichtigen würde.

Die Ziele des Artikels 1bis teile ich. Die Neat ergibt wirklich nur dann einen Sinn, wenn es uns gelingt, den das Land durchquerenden Verkehr von der Strasse grundsätzlich auf die Schiene zu bringen, sonst müssen wir die Neat nicht bauen.

Wer hier von einer Beschränkung der freien Wahl des Verkehrsmittels redet, der soll das Referendum ergreifen. Und wer das Referendum unterstützt, der muss wissen, dass er den EG-Transit auf der Strasse haben wird. Das ist die politische Kernfrage, der wir nicht ausweichen können, und sie ist es auch wert, deswegen einen Referendumskampf auszufechten.

Ich bin nicht gegen Artikel 1bis, wie auf der Fahne vermerkt, nachdem die erwähnte Verknüpfung zwischen Inkrafttreten und Vertragsabschluss in Artikel 18 und Artikel 1bis aus der Vorlage entfernt worden ist. Ich hatte mich gegen eine solche Verknüpfung gewandt, weil ich den Bundesrat in seiner Verhandlungsführung nicht unnötig einschränken will und weil ich überzeugt bin, dass der Bundesrat diese Verhandlungen auch in Beachtung des in Artikel 1bis genannten Grundsatzes führen wird. Ihn darin zu bestärken ist der Sinn des rechtlich unverbindlichen, politisch aber nicht zu missachtenden Postulats, das ich unterstütze.

Zum Schluss möchte ich Sie noch ersuchen, bei Beschluss D einem kleinen Kanton eine Sympathiebezeugung zu erweisen.

In diesem Sinne stimme ich für Eintreten.

Frau Bühler: Lassen Sie mich zuerst ein Stimmungsbild malen. Die Beratung dieser Vorlage kam mir auf weiten Strecken vor wie ein Hochseilakt, bei dem dauernd links und rechts schnappende Ungeheuer gefüttert sein wollten. Auch das Bild eines Basars wäre nicht schlecht gewählt. Doch Spass beiseite: Die Neat-Vorlage verdient gute Noten. Ich füge hinzu – und ich freue mich darüber –, dass aus der Ständeratskommission sogar eine verbesserte Version hervorgegangen ist. Wenn der Eindruck entstanden sein sollte – und der Eindruck wäre richtig, wie Kästner sagen würde –, dass die Akzeptanz dieser Vorlage mit Zuckerchen erkaufte wurde, so ist dazu immerhin zu sagen, dass die Zuckerchen meist zur Versüssung von bitteren Pillen dienen.

Im Klartext heisst das: Der Transitverkehr bringt für die betroffene Bevölkerung ausser Belastungen nichts, rein gar nichts. Jedermann wünscht zwar einen guten Anschluss an wichtige Verkehrswege, aber den Verkehr selber will niemand. Es ist in dieser Situation eine Selbstverständlichkeit, dass versucht wird, die Einwirkungen auf den Lebensraum so gering wie möglich zu halten, und ebenso selbstverständlich, dass der Einsatz der beschränkten Mittel Kopfzerbrechen bereiten muss. Verteilungskämpfe sind programmiert.

Es geht für die betroffene Bevölkerung um Existentielles. Die Grenze der Belastbarkeit ist erreicht und oft überschritten. Es muss gelingen, den bisherigen und den künftigen Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dieser Verkehr muss an der Kapazität der Neat, der neu geschaffenen Möglichkeiten, seine Grenze finden. Dieses Ziel visiert bereits die bundesrätliche Vorlage an. In den Kommissionsvorschlägen wird der Weg zu diesem Ziel noch konkretisiert, so in Artikel 1bis des Bundesbeschlusses A.

Es ist nicht erstaunlich, dass sich genau an diesem Punkt die Opposition manifestiert. Man könnte fast von einem Glaubenskrieg sprechen. Mit der Forderung, die Strasse vom Güterfernverkehr zu entlasten, wird am Kredo der Strassenverkehrs- und Automobilverbände gerüttelt. Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ist in Gefahr! Das ist richtig. Wir wollen nicht Milliarden für die Neat ausgeben und trotzdem die Strassen bis zum Gehnrichtmeh mit Güterfernverkehr vollgestopft haben.

Der Aufschrei des vereinigten europäischen Lastwagengewerbes ist verständlich. Was ich nicht verstehen kann, ist, dass sich die schweizerischen Automobilverbände diesem Protest anschliessen. Gibt es tatsächlich Automobilisten, die eingeklemmt zwischen Kolossen der Landstrasse und umnebelt

von Dieselgestank die Freiheit des Lastwagengewerbes mitgeniessen? Das ist schlicht undenkbar. Die Automobilverbände müssen sich schon überlegen, wen sie eigentlich vertreten. Darauf zu zählen, dass ihre Mitglieder allesamt Masochisten seien, ist doch etwas kühn.

Auch aus rein finanziellen Erwägungen darf es keinen Zweifel daran geben, dass die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene zwingend sein muss; das Milliardenwerk ist sonst nicht zu verantworten. Bereits beim geringsten Zweifel an unserem festen Willen können die Schlagzeilen der letzten Tage an Realität gewinnen. Ich zitiere zwei davon: «Neat, ein ökologischer Blödsinn»; «Gegen Lastwagen hilft keine Neat».

Ich teile diese Meinungen nicht. Wir schaffen mit der Neat eine Möglichkeit der Verlagerung, auch wenn das Junktim EG-Transitabkommen und Neat vor der Kommission keine Gnade fand. Wir geben Bundesrat Ogi mit dieser Neat eine scharfe Klinge in die Hand. Es ist an ihm, damit zu fechten. Er wird dies um so überzeugender tun können, je klarer hier im Parlament zum Ausdruck kommt, dass ohne eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs die Realisierung des Projektes Neat tatsächlich Blödsinn wäre.

Noch besteht kein konkreter Anlass zu vermuten, dass wir die Neat nicht sinnvoll nutzen wollen und werden. Allerdings sind mir in der letzten Phase der Kommissionsverhandlung gewisse Zweifel gekommen. Ich habe mich deshalb in der Gesamtabstimmung zum Beschluss A der Stimme enthalten. Ich wollte damit signalisieren, dass nur bei einer sinnvollen Nutzung die Neat auch ihren Preis wert ist. Ich erwarte eine ganz klare Willensäußerung von Bundesrat Ogi, dass sein eiserner Wille, die Neat zu bauen, gepaart ist mit dem ebenso eisernen Willen, mittels eines Transitabkommens den Güterfernverkehr auf die Schiene zu bringen.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten und werde, sofern die Vorlage das Plenum unbeschadet übersteht, ihr auch zustimmen. Ich tue dies nicht zuletzt auch deshalb, weil ich überzeugt bin, dass es zum Bau der Neat keine Alternative gibt. Das Liebäugeln mit einer zweiten Selbstfahrröhre ist völlig unrealistisch. Die erste Röhre war ein Jahrhundert-Fehlentscheid. Man hätte schon damals einen Eisenbahn-Basistunnel bauen müssen. Eine zweite Selbstfahrröhre wäre schlichter Wahnsinn. Es hiesse, die Schweiz vom Moloch Verkehr auffressen zu lassen. Zur Neat gibt es keine Alternative. Ich bin für Eintreten.

M. Ducret: Lorsque nos prédécesseurs ont construit les traversées alpines, les Alpes, les rochers et le financement étaient les obstacles alors que les habitants étaient les moteurs. Les choses ont un peu changé. On n'a pas du tout parlé ce matin de l'obstacle technique, grâce aux compétences des ingénieurs – il y en a qui nous écoutent en ce moment dans cette salle – qui vont pouvoir résoudre tous les problèmes.

J'évoquerais le problème du financement dans un instant. Seul M. Cavadini l'a mentionné et pourtant c'est un gros problème. Par contre, on a beaucoup parlé de tous les inconvénients. Il y en a de deux sortes: ceux chez qui la ligne passe et qui en voient tous les défauts et ceux chez qui elle ne passe pas et qui voudraient bien la voir passer. Cette curieuse situation conduit dans les mêmes régions à nous demander tout à la fois beaucoup moins et beaucoup plus de présence. Notre collègue lucernois voudrait absolument voir passer les trains à Lucerne. Voilà un bon mouvement que nous devrions suivre s'il ne coûtait pas plusieurs centaines de millions.

Comme opposants, il y a aussi les oubliés de ce nouveau grand projet de tunnel alpin, la Suisse romande et la Suisse orientale. Le projet a été de répondre à ces deux grands oubliés. On m'avait fait remarquer avec un sourire narquois que ni le Gothard, ni le Loetschberg ne passaient vraiment en Suisse romande. Mais je remarque quand même qu'ils ne passent ni dans la vallée de la Limmat, ni dans celle de la Linth, et encore moins dans la vallée du Rhin. Cependant, pour amadouer l'est de la Suisse, le Conseil fédéral a proposé de nouvelles dépenses pour un montant de 830 millions de francs, alors que pour l'ouest de la Suisse il n'y a pas de million du tout, mais six lignes à l'article 5 qui disent que la Confédéra-

tion s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale, donc romande, au réseau européen à haute performance par la construction et la modernisation du tronçon Genève-Mâcon et le raccordement de Bâle. La commission a aussi rajouté à juste titre «des liaisons avec la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie». A la question de savoir ce que signifie ces six lignes, on peut répondre que la Suisse romande devra, si elle le veut, se payer le raccordement avec la France. Cela ne m'empêche pas de voter l'entrée en matière après avoir essayé de soutenir le Conseil fédéral au maximum tout au long des travaux de la commission.

Il y a un fameux oubli chez nos amis de la Suisse centrale, qui ne voient que les inconvénients et aucun des avantages. Est-ce qu'investir des milliards de francs dans la ligne du Gothard va vraiment se faire sans aucun avantage pour les entreprises locales? Est-ce que des retombées économiques importantes n'auront pas lieu pour l'industrie et le commerce des cantons d'Uri, de Schwyz, du Tessin et d'autres? La richesse d'Uri, c'est le Gothard. C'est vrai aujourd'hui, comme cela l'était hier et le sera demain. D'ailleurs, j'ai lu dans la presse que le canton d'Uri se plaignait qu'il n'y ait, avec le trafic routier, plus autant de clientèle touristique dans ses hôtels. Le trafic du canton d'Uri va certainement diminuer très fortement, puisqu'il n'y aura quasiment plus de trains entre Erstfeld et Göschenen et on va faire la même chose au sud, entre Airolo et Bodio. Il y aura donc moins d'inconvénients, moins de bruit. Mais cela est extrêmement difficile à faire accepter. Je rappelle que ces cinq dernières années, en matière d'investissement ferroviaire, la Suisse orientale a reçu 363 francs pour chaque tranche de dépense de 1000 francs, le deuxième arrondissement, donc l'axe Bâle-Chiasso, a reçu 475 francs et la Suisse romande, premier arrondissement, 162 francs. Ces chiffres ont aussi des retombées sur l'économie régionale et, de toute évidence, l'ouest de la Suisse est assez négligé.

Mme. Bühler, dans son discours, se prononce contre le trafic routier à travers la Suisse. Mais, le fait de repousser ce trafic routier en dehors de nos frontières ne le supprime pas. Cela ne fait que l'imposer aux autres, c'est-à-dire au Brenner, donc aux Autrichiens, et aux Genevois, dans une certaine mesure, parce que l'autoroute qui franchit le tunnel du Mont-Blanc passe sur la frontière franco-suisse. A six kilomètres de chez moi, il passe deux fois plus de camions qu'il n'en passe au Gothard! Assez curieusement, les Genevois ne disent pas grand-chose et ne se sont jamais plaints. Aurions-nous meilleur caractère? Très franchement, je n'en suis pas sûr. Mais peut-être avons-nous un sens du consensus et de la collaboration internationale plus avancé.

Nous venons maintenant de découvrir les «anti-traffic» professionnels que sont les Verts. Je pense que leur position est indéfendable. Elle est incroyable. Ce n'est, je l'espère, qu'une attitude électorale – ils changeront peut-être d'avis après les élections – mais qui risque quand même de nous mettre mal avec toute l'Europe. On va se battre avec nos voisins et heureusement que l'on n'utilise plus la force, sauf dans quelques pays encore. Créer un tel blocage au centre de l'Europe, dans une région déjà difficile à traverser en raison de la présence des montagnes, instituer un blocage légal contre le trafic est quelque chose d'extraordinaire et de complètement faux, d'antieuropéen et même d'antihumain parce que l'on risque de condamner des industries du Sud et du Nord à des difficultés économiques considérables, sans parler des difficultés en Suisse.

Enfin, le plan financier est à mes yeux probablement la plus grande difficulté, et non la montagne ou les oppositions locales. Si le projet prévoit actuellement 15 milliards de francs d'investissement, on nous affirme que la charge annuelle sera de 600 millions de francs supplémentaires pour les chemins de fer. Nous rendons pourtant hommage à nos chemins de fer tout au long de nos débats parce que nous leur confierons l'exploitation. Inutile de se faire du souci, ils réussiront sûrement. Un sondage d'opinion dans le canton de Zurich a, paraît-il, montré que la population était satisfaite de nos chemins de fer à 80 pour cent. Je crois que nous pouvons l'être nous aussi, et c'est justifié. Ils vont pouvoir remplir toutes leurs obligations en ce qui concerne le trafic.

Vont-ils pouvoir assumer leurs obligations en ce qui concerne les finances? Je crois que d'emblée nous devons avoir le courage de dire que ce ne sera financièrement pas possible.

Il s'agit, en effet, d'une charge de 600 millions, mais qui à mon avis sera plutôt de 1 milliard 400 millions, car ces dernières années et notamment en 1989 chaque fois que les CFF ont augmenté leurs investissements en cours d'exercice – en 1989 d'environ 1 milliard 700 millions de francs – dans les comptes 1990 que nous avons en main la charge financière – amortissement et intérêts – a augmenté de 154 millions de francs, c'est-à-dire qu'on est loin du 4 pour cent dont on nous parle, on est plus près du 9 pour cent. Or, 9 pour cent de 15 milliards, ce n'est pas 600 millions, c'est 1 milliard 350 millions. C'est ce que les CFF devront couvrir. C'est impossible. Il faudrait ici se retourner à nouveau du côté des Verts qui disent que financièrement ce ne sera pas possible et rappeler que cela n'a jamais été possible: les chemins de fer n'ont jamais couvert les investissements. La ligne du Loetschberg qui nous est chère, mon cher ami ministre des transports, car c'est une ligne très intéressante sur le plan technique et qui passe chez vous – malheureusement arrivée à fin de construction en 1913, elle n'a pas connu, pour des raisons internationales, le succès financier économique et de transport qu'elle aurait dû connaître – a emprunté sous forme d'hypothèques l'essentiel des investissements. Le Loetschberg n'a jamais payé un centime d'intérêt sur les hypothèques qui, aujourd'hui, ne valent plus rien.

Par conséquent, si cela n'était pas possible dans le passé, comment voulez-vous que cela le devienne demain, avec des investissements aussi lourds? Nous devons regarder la réalité en face et décider que nous allons faire cet effort, accepter le projet, mais il faudra que, dès l'instant où les investissements seront terminés, l'on inscrive dans le budget de la Confédération entre 1,5 milliard et 2 milliards de dépenses à titre d'aide aux chemins de fer. Sans cela, ni la Société du Loetschberg ni les Chemins de fer fédéraux ne pourront faire fonctionner de trains sur ces lignes. C'est ma conviction, et les Chemins de fer fédéraux la partagent. Ce n'est toutefois pas une raison pour renoncer à ce projet et je souhaite que nous le votions, selon le vœu du Conseil fédéral, c'est-à-dire sans un certain nombre d'amendements qui l'ont surchargé et surtout sans de nouvelles demandes qui le couleraient.

Jagmetti: Wir brauchen eine leistungsfähige Nord-Süd-Schienerverbindung. Wir wollen sie als Schweizer, weil wir kein Inseidesein fristen, sondern eine Brücke bilden wollen. Wir brauchen sie aus der Sicht der betroffenen Regionen, und ich spreche hier als Vertreter eines Kantons, der über Jahrhunderte hinweg eine traditionell enge Beziehung zum Süden hatte. Wir brauchen sie auch aus der Sicht meiner alten Heimat, denn das Schicksal der Levantina gleicht jenem des Kantons Uri, auch am Gotthard – das haben die Urner früh gemerkt und deshalb dort, seit 1351 mit einem Zürcher Hilfsversprechen, die Herrschaft ausgeübt. Aber wir sprechen ja von heute. Heute brauchen wir diese Verbindung – es ist gesagt worden – für den Gütertransport. Einverstanden. Nur bitte, werfen wir den Blick nicht auf eine kurzfristige Entwicklung allein. Ich weiss, dass wir diese 40 Tonnen von der Strasse weg auf die Schiene bringen müssen. Aber ich bitte Sie, auch an die langfristigen Konzeptionen zu denken; es ist ein grosses Werk, das längerfristige Auswirkungen hat, und so kommt zum Gütertransport der internationale und der nationale Personenverkehr, dem das Gesamtwerk ebenso dienen muss. Ich werde deshalb für Eintreten auf diese Vorlage stimmen, habe aber einige Vorbehalte anzumelden. Ich habe nicht nach Haaren in der Suppe gesucht. Ich werde das zum Ausdruck bringen, indem ich Ihnen jetzt nicht noch eine kleine Kreditaufstockung am einen oder anderen Ort beantrage, sondern indem ich dem Wunsch Ausdruck gebe, dass wir bei diesem Projekt, das langfristig ist und langfristig verwirklicht werden muss, in der Verwirklichungsphase und in der ganzen Weiterentwicklung die grossen Linien sehen und sie beachten.

Aus der Sicht des Nichtkommissionsmitgliedes muss ich Ihnen sagen, dass ich ein Unbehagen empfinde, weil wir letzte Woche die Fahne erhalten haben, die für unsere Meinungsbil-

dung relativ wenig Grundlagen bietet. Dieses Unbehagen teilen die Kantonsregierungen – Herr Bundesrat –, die zwar zur Grundbotschaft angehört worden sind, die aber zum Anschluss der Ostschweiz keine Gelegenheit zur Vernehmlassung mehr hatten. Zwar sind Regierungsräte von der Kommission eingeladen worden – ich anerkenne das gerne –, aber eine eigentliche Meinungsbildung in den Regierungen hat nicht stattfinden können. Wir haben das erlebt, nachdem ich mit meiner Kollegin am letzten Mittwoch mit der Zürcher Regierung die Fragen noch besprechen konnten; Sie werden mir zugestehen, dass das recht kurzfristig war und zudem stattfand, nachdem die Grundentscheide durch die Vorlage des Bundesrats schon getroffen worden waren.

Meine anderen Vorbehalte betreffen das Netz: Das Netz ist im wahrsten Sinne des Wortes – und vorläufig ohne Wertung – ein Stückwerk: am Lötschberg von Frutigen bis ins Wallis, am Gotthard von Arth-Goldau bis Lugano, in der Ostschweiz vom Zürichsee bis nicht ganz nach Baar. Man kann sich fragen, ob diese Teile nun Bausteine eines Gesamtsystems sind oder ob sie da und dort Präjudizien sind. Ich sehe in den einen Bausteinen und in den anderen Präjudizien. Man hat beispielsweise beim Anschluss der Ostschweiz kaum genaue Entscheidungsgrundlagen dafür, ob nicht gescheiter ein Uetlibergtunnel direkt in Richtung Rotkreuz gebaut worden wäre oder ob es sinnvoll sei, von Zürich zunächst für mehr als eine Milliarde Franken einen Tunnel nach Thalwil und von dort für eine weitere Milliarde Franken einen Tunnel nach Baar zu bauen – und dann noch keinen Anschluss an die Gotthard-Achse zu haben. Das sind Fragen, die noch im Raum stehen. Ich stelle sie ganz bewusst vorläufig in den Raum und möchte zum Ausdruck bringen, dass das Projekt mit seinen Teilen für uns noch kein Ganzes ist, sondern erst mit der Zeit zum Ganzen werden kann.

Ein weiterer Vorbehalt betrifft die regionalen Netze: Sie kennen den Vorbehalt der Zürcher Regierung, die einen Ausbau der Linie am Zürichsee für notwendig hält, wenn die Linie neben der internationalen auch die regionale Verbindung aufnehmen soll. Dasselbe wird sich beim Seedamm zeigen, und man kann sich fragen, ob nicht eine andere Linienführung in diesem Raum ebensogut gewesen wäre. Wir kennen das Problem aber an vielen Orten. Wird nicht eine solche grossräumige Verkehrserschliessung das regionale Netz überlasten und demgemäss zu Lasten des regionalen Verkehrs gehen? Das ist wiederum eine Frage, die ich – weil wir noch nicht in der abschliessenden Realisierungsphase sind – erwähnen möchte. Wir müssen diesen Punkt bei der Weiterbehandlung des Projektes beachten. Gestatten Sie mir dazu noch eine kleine Bemerkung, die ich schon an Ihren Vorgänger gerichtet habe: Vergessen Sie die Täler an der alten Gotthardlinie bei dieser Gelegenheit nicht!

Ein letzter Vorbehalt betrifft den technischen Stand: Wir bauen eine Bahn, die in Teilen auf einem alten Netz funktionieren muss und in den neuen Teilen einem modernen Netz entspricht. Gemäss dem, was ich gehört habe, ist freilich mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem zu rechnen, was wir in der Vorlage nachlesen können. Ich möchte einfach, dass wir in der Weiterbearbeitung des Projektes auf der Höhe des technischen Standes bleiben, dass wir den technischen Stand jetzt nicht einfrieren und sagen: so ist es; sondern dass wir in der langen Realisierungsphase auf dem Stand der Technik bleiben, damit wir am Schluss ein Netz haben, das sich wirklich ins europäische Hochleistungsnetz einfügt und nicht einen gewissermassen überalterten Teil dieses gesamten europäischen Hochleistungsnetzes darstellt. Meine Folgerung: Ich bin für eine moderne, neue, leistungsfähige Nord-Süd-Schienerverbindung. Ich sehe die Probleme und habe sie daher ganz bewusst aufgelistet. Ich stelle Ihnen weder einen Abänderungsantrag noch einen Ablehnungsantrag – ganz bewusst nicht –, sondern schliesse mit der Aufforderung, Herr Bundesrat, dass wir es nicht einfach bei dem belassen, was wir heute vorsehen, und mit dem, was wir heute beschliessen, nicht gleichsam eine definitive Festlegung des Projektes vornehmen – der beschlossene Text ist natürlich verbindlich –, sondern dass wir uns bewusst sind, dass dieses Projekt in seiner Weiterbearbeitung einer Ergänzung, Moder-

nisierung und Anpassung an die sich wandelnden Entwicklungen und Möglichkeiten bedarf. Wir müssen am Schluss modern sein und nicht schon am Anfang in einer früheren Epoche stehenbleiben.

In diesem Sinne empfehle ich die Zustimmung zur Vorlage. Wenn ich keine Ergänzungsanträge stelle, so im Bewusstsein, dass sich Anpassungen später wahrscheinlich da und dort aufdrängen werden.

Zimmerli: Der Kanton Bern wird vom Jahrhundertprojekt Alpen transit sehr gewichtig betroffen. Ich bitte Sie deshalb um Verständnis dafür, dass ich mich als Vertreter dieses Kantons auch kurz zu dieser Vorlage äussere, obwohl ich nicht Kommissionsmitglied bin.

Der Kanton Bern kann zum Projekt Alpen transit stehen, wie es aus den Beratungen im Nationalrat und aus den Beratungen der ständerätlichen Kommission hervorgegangen ist. Das Projekt stellt eine staatspolitisch gute Lösung dar, ist verkehrspolitisch befriedigend und aus umweltpolitischer Sicht vertretbar. Ich formuliere bei dieser Qualifikation bewusst differenziert, weil ich antönen will, dass das Projekt in der politischen Auseinandersetzung vor den Räten eine sehr anspruchsvolle Phase der Optimierung durchlaufen hat, die letztlich nicht alle diskutierten Anliegen befriedigen konnte, aber insgesamt doch zu einem guten Ergebnis geführt hat. Ueber die Gleichwertigkeit der Gotthard-Achse und der Lötschberg-Simplon-Achse dürften keine Zweifel mehr bestehen. Dass die Alpenbahnen sinnvollerweise in das Konzept «Bahn 2000» einzubinden sind, leuchtet angesichts der immensen Investitionen und unausweichlichen Umweltbelastung wohl jedem ein.

Der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Bern haben ihren Willen mehrfach deutlich zum Ausdruck gebracht, die Transitachse Lötschberg-Simplon zu unterstützen. Ich bin überzeugt, dass dies auch die Meinung der Mehrheit des Wählervolks ist, wenn es sich dazu im Rahmen eines bereits angeordneten Referendums zu äussern hat. Auch die BLS wird alles in ihrer Macht stehende tun, um den Projektierungs- und Baupflichten voll nachzukommen, die ihr Bundesrat und Parlament auferlegen wollen. Es wurde alles unternommen, um namentlich die im Kanton Bern besonders betroffenen Regionen Kandertal und Thun-Innerport in die Projektorganisation einzubeziehen und die betroffene Bevölkerung frühzeitig und umfassend zu orientieren. Damit wurden die Voraussetzungen für eine möglichst störungsfreie Realisierung des Projekts geschaffen.

Es ist klar – Herr Schmid hat vorhin bereits darauf hingewiesen –: Nur wenn auch zeitgerecht realisiert werden kann, was sorgfältig geplant wurde, kann die Schweiz ihre internationalen Verpflichtungen im Sektor Transitverkehr auf der Schiene glaubwürdig erfüllen. Wir wollen dies aus freien Stücken und nicht unter dem Druck der Verhandlungen über ein Transitabkommen tun. Dass der Kanton Bern grösstes Gewicht auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Wallis legt, ist selbstverständlich und hat in diversen gemeinsamen Interventionen und Projektstudien Ausdruck gefunden.

Nach den Beratungen in unserer Kommission darf ich mit Befriedigung feststellen, dass den massvollen Wünschen des Kantons Bern so weit Rechnung getragen wurde, wie es nach den heute überblickbaren Verhältnissen vernünftigerweise möglich war, ohne die legitimen Anliegen der anderen Betroffenen zu vernachlässigen. Ich denke dabei insbesondere an die Verwirklichung der versprochenen Gleichwertigkeit von Gotthard und Lötschberg-Simplon im internationalen Personenverkehr, dann die damit verbundene staatspolitische Dimension des Projekts. Allein die Lötschberg-Simplon-Achse bindet die gesamte Westschweiz sowie die Kantone Bern und Wallis in den Nord-Süd-Verkehr ein. Ich denke bei einer positiven Beurteilung des Projekts aber auch an die verschiedenen Optionen, die im Verlaufe der bisherigen Diskussion sorgfältig geprüft worden sind und ihren Niederschlag vor allem auch in der Ergänzungsbotschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transitversale und in den entsprechenden Beschlüssen auf der Fahne gefunden haben.

Es geht nicht darum, dass den Betroffenen und den interessierten Regionen leichtthin Zückerchen verteilt werden, wie das von gewisser Seite etwas maliziös behauptet wurde. Oeffnung ist vielmehr unabdingbar dafür, dass das grosse Werk zu einem Konsens führt. Wieviel von diesen Optionen letztlich realisierbar ist und wann dies geschehen kann, ist Gegenstand der Detailplanung, die wiederum einen Optimierungsprozess zu durchlaufen hat und für die wir heute sachlich und vor allem auch politisch die günstigsten Rahmenbedingungen zu schaffen haben. So verstehe ich insbesondere auch die Umschreibung der Planungsräume für das Nord- und Südportal des neuen Lötschberg-Basistunnels, wie sie in Artikel 4 in der Fassung der ständerätlichen Kommission enthalten ist. Ich habe volles Vertrauen, dass schliesslich nach umfassender und sorgfältiger Detailplanung die unter allen Gesichtswinkeln beste Variante realisiert werden wird. Das und nichts anderes verlangen die Regierungen der Kantone Wallis und Bern in ihren stets kongruenten Stellungnahmen zum jeweiligen Stand der Planung dieses Geschäfts.

Es ist ferner selbstverständlich, dass sich der Kanton Bern für eine möglichst umweltschonende Realisierung des leistungsfähigen Autoverlads innerhalb der vom Bundesrat anerkannten Kapazitätsgrenzen einsetzen wird. Sie können die Zahl: Es geht um 700 Personenwagen pro Stunde und Richtung, bezogen auf Basis- und Scheiteltunnel. Es ist sicher, dass niemand dem Kandertal zumuten will, was seinerzeit dem Simmental (Stichwort: Rawil) mit Recht erspart wurde.

Nach dem bisherigen Planungsstand kann man das Alpen transit-Projekt einigermaßen umweltverträglich realisieren, wenn man nur will, und das mögen sich die Gegner der Vorlage hinter die Ohren schreiben! Gesamthaft gesehen darf festgestellt werden, dass insbesondere auch die Planungsanliegen des Kantons Bern – soweit heute ersichtlich – im Rahmen des Möglichen berücksichtigt wurden, und zwar – ich möchte das nochmals betonen – nicht im Sinne einer Vorzugsbehandlung, sondern im Sinne einer durchaus überzeugenden gesamtschweizerischen Interessenabwägung. Deshalb kann ich dem Bundesbeschluss grundsätzlich zustimmen, wenn an seiner Philosophie, wie sie sich aus der bisherigen Beratung ergeben hat, nichts Grundsätzliches mehr geändert wird.

Gestatten Sie mir abschliessend noch eine etwas kritische Bemerkung: Ich komme nicht umhin, in die gleiche Kerbe zu schlagen wie vorhin Herr Kollege Ducret. Die BLS und damit auch der Kanton Bern, aber natürlich auch der Bund werden mit der Realisierung des Projekts bis an die Grenze des wirtschaftlich Erträglichen finanziell belastet werden. Es ist deshalb mehr als nur legitim, wenn frühzeitig und damit rechtzeitig wirklich faire Finanzierungsvereinbarungen mit den betroffenen Bahnunternehmungen abgeschlossen werden, bei denen insbesondere auch auf eine tragbare Regelung der Folgekosten hingearbeitet wird. Im finanziellen und wirtschaftlichen Bereich muss mindestens ebenso sorgfältig geplant werden wie für die Linienführung, und die eidgenössischen Räte werden darüber streng zu wachen haben. Es muss finanziell absolute Transparenz geschaffen werden, und es dürfen über die Auslegung der betroffenen Finanzierungsvereinbarungen keinerlei Missverständnisse und Unklarheiten entstehen, wenn das Unternehmen nicht in einem Katzenjammer enden soll.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten auf die Vorlage.

Frau Weber: Ich wiederhole nicht, was in dieser Riesende-batte bereits gesagt wurde. Ich möchte mich kurz fassen und mich auf die finanziellen Aspekte und auf den Sinn des Projektes beschränken.

Es fällt mir auf, dass heute morgen keine oder nur sehr wenige kritische Bemerkungen gemacht wurden. Ich denke, das war deshalb der Fall, weil jeder jedem etwas geben will, um selbst das zu erhalten, was er immer schon zusätzlich haben wollte. Ich stelle auch eine gewisse Euphorie in bezug auf diese Botschaft fest. Und ich stelle fest, dass die Begehrlichkeiten wieder einmal keine Grenzen haben. Deshalb habe ich das Wort ergriffen.

Ich bitte Sie, auf den Boden der Realität zurückzukommen. Schon der Nationalrat hat im Grunde genommen das Mass verloren. Wenn Herr Uhlmann sagt, wir sollten heute den Mut haben, Mass zu halten, muss ich schon ein bisschen lächeln. Ich glaube, dieses Mass haben wir längstens verloren, und wir werden es auch hier in diesem Saal verlieren, auf jeden Fall mit diesem Bundesbeschluss, der nun noch die Ostschweiz integriert.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir mit der Neat nur einen verkehrspolitischen Beitrag an Europa leisten wollten. Rein binnenwirtschaftlich gesehen brauchen wir nämlich keine Neue Eisenbahn-Alpentransversale! Wir brauchen sie nur aus internationalen, das heisst europäischen Gründen. Sie muss deshalb auf diesen Nutzen ausgerichtet werden, und das bedeutet: Sie muss leistungsfähig und umweltverträglich sein.

Was aber machen wir? Wir verteilen Geschenke. Herr Schmid, bitte verzeihen Sie, ich wage trotzdem zu sagen: Wir verteilen Geschenke. Herr Küchler hat das ein bisschen vornehmer gesagt. Er hat es in einem ständerätlichen Ton gesagt und hat von punktuellen Veränderungen gesprochen. Ich nenne das Kind beim Namen: Ich bin der Meinung, wir verteilen Geschenke.

Wir bauen ein Netz von neuen Linien. Anstatt einfach den Durchgang von Nordeuropa nach Italien zu gewährleisten – also durch die Gotthardlinie –, versprechen wir die Lötschberglinie und mit einem neuen Bundesbeschluss der Ostschweiz ihr Geschenk.

Was kostet uns das Ganze? Man spricht von über 20 Milliarden Franken. Es gibt solche, die von 50 Milliarden Franken für das Grundkonzept sprechen. 5 Milliarden müssen wir für die Ostschweiz und 2 Milliarden Franken für den Lötschberg rechnen. Beim Lötschberg haben wir erst kürzlich 800 Millionen Franken investiert, um die Lötschberglinie auf Doppelspur zu bringen.

Es wird aber nicht dabei bleiben, und darauf muss ich hinweisen. Diesen horrenden Investitionen wird nun ein X-faches an Betriebskosten folgen. Darauf muss man hinweisen. Aber niemand redet in diesem Saal von Kosten, und das ist auch bezeichnend. Alle tun so, als ob das Ganze rentabel wäre. Wäre es das – da bin ich überzeugt –, hätte der Verwaltungsrat der SBB sicher schon lange ein entsprechendes Projekt gefunden.

Ich bin nicht gegen die Neat – das möchte ich deutlich sagen –, aber ich bleibe bei der wichtigen europäischen Solidarität, und damit basta! Es scheint mir unverantwortlich, in welcher Art wir das Fuder überladen. Ich wehre mich vehement gegen diese Geschenke an die Regionen, und ich sage dies auch für meinen Kanton, der nichts erhält, aber letztlich den Happen zu berappen hat. Ich erinnere Sie daran.

Ich übernehme für diese Vorlage keine Verantwortung. Eigentlich sollte man diese Vorlage an die Kommission zurückweisen. Da ich aber mit diesem Gedanken offenbar allein auf weiter Flur stehe, verzichte ich auf einen entsprechenden Antrag. Aber ich möchte noch einmal betonen: Ich übernehme keine Verantwortung für diese Sonderwünsche, die ganz entscheidend vom ursprünglichen Gedanken abweichen, nämlich den Transit europäisch zu gestalten, die Nord-Süd-Verbindung zu garantieren.

Reichmuth: Wenn ich mich zum Projekt der Neat äussere, so vor allem aus der Sicht eines Kantons, der an der Gotthard-Achse liegt. Dabei kann ich tatsächlich gewisse neue Gesichtspunkte ansprechen, wie das der Herr Vizepräsident gewünscht hat. Ich muss Ihnen die Bedeutung von Arth-Goldau im Zusammenhang mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale nicht extra erläutern. Sie haben der Botschaft entnommen, dass Arth-Goldau der Ausgangspunkt der neuen Bahnverbindung sein wird und dass in diesen Knotenpunkt diverse Zufahrtslinien einmünden, nämlich die Linie Basel-Luzern, die Linie Schaffhausen-Zürich und die Linie St. Gallen-Rapperswil via SOB.

Es versteht sich, dass der Kanton Schwyz an der Planung der Neat von Anfang an grosses Interesse hatte. Schon 1980 standen wir mit den SBB in engem Kontakt und haben gemeinsam für die Linienführung Arth-Goldau-Axen eine Lösung gesucht

und auch gefunden, die es uns heute ermöglicht, der Neat zuzustimmen, zumindest was die Stammachse der Gotthardstrecke betrifft.

Ich kann auch dem grundsätzlichen Entscheid des Bundesrates, das ganze Transitvolumen auf zwei Durchgangachsen abzuwickeln und neben dem Gotthard auch die Achse Lötschberg-Simplon in das Neat-Konzept einzubeziehen, voll zustimmen. Es ergibt sich damit eine vernünftige Aufteilung der durch den Transitverkehr entstandenen Belastung. Ich rede absichtlich nicht von Vorteilen wie gewisse andere Votanten. Diese Diversifikation ist auch aus regionalpolitischen, verkehrstechnischen und strategischen Gründen erwünscht, auch wenn vielleicht unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Konzentration auf eine Achse vorteilhafter sein könnte. Nun ist allerdings meine befürwortende Stimmung getrübt worden, und zwar durch die Zusatzbotschaft des Bundesrates über die Integration der Ostschweiz in die Neat. Dabei befinde ich mich in guter Gesellschaft, denn auch die Kantone Zürich, Zug und Schwyz haben zur Art und Weise, wie der Anschluss der Ostschweiz nun vorgeschlagen wird, ernsthafte Vorbehalte angebracht. Vielleicht hätte eine Modifikation der Botschaft und damit auch des Projektes herbeigeführt werden können, wenn der Bundesrat in dieser Frage die betroffenen Kantone Zürich, Zug und Schwyz rechtzeitig – wie das bei derartigen wichtigen Vorlagen unumgänglich wäre – zur Vernehmlassung eingeladen hätte. Herr Jagmetti hat bereits auf diesen Tatbestand hingewiesen; ich möchte diesen Mangel ausdrücklich beanstanden.

Nachdem speziell für meinen Kanton, der Hauptbeteiligter an der Schweizerischen Südostbahn (SOB) ist, wichtige verkehrspolitische, für die SOB aber geradezu existentielle Fragen in den Raum gestellt wurden – Herr Schmid hat beiläufig darauf hingewiesen –, wäre es nicht mehr als recht und billig gewesen, wenn die Kantonsregierung und mit ihr auch jene von Zürich und Zug rechtzeitig darüber informiert und zum Entwurf der Vorlage angehört worden wären.

Worum geht es konkret? Mit der Zusatzbotschaft wird ein Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie angestrebt. Für den grössten Teil der Ostschweiz wird das mit der neuen Linie aus dem Raum Thalwil nach Baar erreicht, das heisst mit einem neuen doppelspurigen Zimmerbergtunnel. Für die Zufahrten aus dem Toggenburg und von Sargans wird ausserdem eine neue Linie von Wädenswil/Au nach Baar im Kanton Zug, das heisst ein einspuriger Hirzeltunnel, beantragt.

Ich betrachte lediglich diesen Teil des Integrationsprojektes als fragwürdig. Der geplante Hirzeltunnel entspricht nämlich nicht der Zielvorgabe von Artikel 6 des Alpentransit-Beschlusses, der eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie postuliert. Der Bau des Hirzeltunnels führt gegenüber der bestehenden Strecke der Südostbahn von Pfäffikon nach Arth-Goldau zu keiner in Betracht fallenden Verkürzung der Fahrzeiten.

Neuere Studien haben nachgewiesen, dass mit dem Einsatz von modernem Wagenmaterial – Stichwort: Pendolino – die Strecke St. Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau (SOB-Strecke) in der gleichen Fahrzeit zu fahren ist wie über die geplante eingleisige Netzvergrösserung Wädenswil-Baar, deren Kosten vorläufig 320 Millionen Franken betragen sollen. Für einen Bruchteil dieser Summe liesse sich die ganze SOB-Strecke Rapperswil-Arth-Goldau in einen Zustand versetzen, der viel leistungsfähiger wäre als die Strecke Wädenswil-Baar-Zug. Diese letztere verbessert einzig die Verbindung von St. Gallen über Rapperswil in den Raum Zug und Luzern.

In der Zusatzbotschaft wird denn auch zugegeben, dass die Züge ab Pfäffikon SZ nicht mehr über die SOB, sondern via Hirzeltunnel nach Luzern verkehren sollen, was wohl nicht als Neat-kausal bezeichnet werden kann. Dieses Vorhaben wird aber dazu führen, dass die eidgenössisch konzessionierte Südostbahn den bestehenden Schnellzugsverkehr der direkten Linie St. Gallen-Luzern via Arth-Goldau verliert und damit auch einen bedeutenden Teil ihres Verkehrsertrages. Gleichzeitig wird die einzige Bahnverbindung zwischen dem inneren und äusseren Teil des Kantons Schwyz gefährdet.

Das Vorhaben, für den Schnellzugsverkehr von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern einen Hirzeltunnel zu bauen, ist volks-

wirtschaftlich und regionalpolitisch fragwürdig, was eingehende Studien mit Sicherheit ergeben würden. Wie bereits ausgeführt, wird der Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie trotz hoher Baukosten damit nicht verbessert, die bestehende SOB-Strecke umfahren und eine wichtige innerkantonale Verkehrsverbindung des Kantons Schwyz wirtschaftlich schwer geschädigt. Dafür wird der zusätzliche Verkehr auf der Strecke Pfäffikon SZ nach Wädenswil/Au Kapazitätsprobleme verursachen, wie Herr Jagmetti ebenfalls festgestellt hat.

Die Zürcher Regierung befürchtet sogar, dass mit den 40 zusätzlichen Zügen pro Tag und den zusätzlichen Zügen von «Bahn 2000» die vorhandene Kapazität so weit ausgeschöpft werde, dass die Einführung des Halbstundentaktes auf der S-Bahn-Linie Zürich–Thalwil–Wädenswil–Ziegelbrücke stark erschwert würde. Sie hat deshalb dem Hirzeltunnel nur unter der Bedingung zugestimmt, dass unter anderem auch die Kapazität der Strecke Pfäffikon–Wädenswil–Au erhöht werde.

Auch für den Kanton Zug ergeben sich ernsthafte Probleme, wenn der Hirzeltunnel in den Raum Baar/Litti einmündet. Der Zuger Baudirektor befürchtet eine grosse Zunahme der Lärmbelastung im stark besiedelten Gebiet. Die Gefahr besteht, dass durch die vermehrte Belastung mit Linien des internationalen Verkehrs Regionalzüge buchstäblich «auf der Strecke» bleiben, wie das andernorts schon der Fall war.

Der ohnehin schon sehr stark belastete Bahnhof Zug würde noch mehr Züge aufzunehmen haben. Auch die Fortsetzung der Linie nach Arth-Goldau wäre nur mit einem neuen Walchwilertunnel oder über Rotkreuz–Immensee durch eine neue Rigi-berg-Variante zu bewerkstelligen, was natürlich weitere grosse Kosten ergäbe.

Ich hätte es aus all diesen Gründen als sinnvoll erachtet, wenn die Kommission in dem von ihr verfassten und eingefügten Artikel 6 Absatz 1 bis einer Formulierung zugestimmt hätte, die die künftige Linienführung für den Anschluss der Ostschweiz zwischen dem Zürichsee und Arth-Goldau flexibler ermöglicht hätte. Die starre Festlegung auf den Hirzeltunnel betrachte ich als verfehlt und auch nicht im Interesse der Ostschweiz, deren legitimes Interesse eine optimale Integration in die Neat ist – was ich im übrigen, dies möchte ich betonen, in keiner Weise bestreite.

Der Hirzeltunnel ist nicht der Weisheit letzter Schluss, und die vertieften Studien, die noch zu erfolgen haben, werden unter Umständen zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Aenderung der heutigen Beschlussfassung führen.

Im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage wurden verschiedene regionale Begehren und Anträge gestellt und meistens auch berücksichtigt. Ich hoffe, Sie werden begreifen, dass ich, der ich nicht der Kommission angehöre, hier die mir wichtig scheinenden Vorbehalte angebracht habe.

Ich stelle heute keinen Antrag, möchte aber von Herrn Bundesrat Ogi doch einige mündliche Zusicherungen erhalten. Es sind dies folgende:

1. Ich möchte gerne die Erklärung haben, dass er sich einer Aenderung des Konzepts in bezug auf den Hirzeltunnel nicht widersetzt, wenn weitere Studien und die Detailplanung ergeben, dass eine abweichende Lösung in verkehrstechnischer und verkehrspolitischer, aber auch in finanzieller Hinsicht vernünftiger und richtiger ist.

2. Ich hoffe, vom Bundesrat die Zusicherung zu erhalten, dass die vorgesehenen und notwendigen Investitionen beim Liniennetz der Südostbahn auf Seite des Bundes nicht in Frage gestellt werden.

3. Es wäre für mich wichtig zu vernehmen, wie er gedenkt, die Ausfälle der Südostbahn auszugleichen, die entstehen, wenn eine Konzession für eine praktisch parallel verlaufende Konkurrenzlinie – wie es der Hirzeltunnel wäre – erteilt würde.

Zum Schluss noch ein Wort: In zehn Tagen feiern wir das 100-jährige Jubiläum der Südostbahn. Herr Bundesrat Ogi, Sie werden an der Feier teilnehmen und die Festansprache halten. Zweifellos werden Sie dabei der Südostbahn viele weitere erfolgreiche und glückliche Jahre wünschen. Es würde meines Erachtens die Festfreude beträchtlich erhöhen, wenn Sie schon heute zuversichtliche Erklärungen abgeben könnten, aus denen die 100-jährige Südostbahn Hoffnung für ihre Zukunft schöpfen könnte.

M. Delalay: L'entrée en matière sur le transit alpin n'étant pas combattue, je souhaite exprimer au Conseil fédéral et à la Commission des transports et du trafic de notre conseil la satisfaction des régions desservies par ces projets ferroviaires. La conception même de ces grands travaux leur confère trois fonctions essentielles, à savoir: le transit des personnes et des marchandises à travers les Alpes, la réalisation de RAIL 2000 et le transport des voitures entre les deux parties de notre pays, situées de part et d'autre des Alpes bernoises.

Pour ce qui touche à la première fonction de transit des marchandises, nous devons dépasser les notions d'opposition entre le trafic routier et ferroviaire et être bien conscients qu'au taux actuel de l'évolution du trafic, nous aurons un réseau autoroutier européen qui sera rapidement saturé, quels que soient les progrès qu'il fera. L'Europe qui se crée générera un trafic toujours plus dense, qui posera, à l'avenir, pas seulement des problèmes d'environnement, mais tout simplement des questions insolubles au niveau de l'encombrement des routes. La rénovation de notre patrimoine ferroviaire est donc indispensable pour équilibrer les flux de trafics en complément avec la route, et cela pas seulement à travers les Alpes, mais aussi sur l'ensemble du continent européen. Deux exemples suffisent à démontrer cette évolution des transports de marchandises en Europe. Tout d'abord la région du Val d'Aoste et de Chamonix compte aujourd'hui un trafic de l'ordre de 1500 camions par jour en temps normal et de 3000 véhicules lourds en périodes de pointes. Des projets s'élaborent pour un deuxième tube au tunnel du Mont-Blanc, devant aboutir à des fréquences de 8000 camions par jour, avec tous les problèmes que peut poser une telle circulation aux régions de part et d'autre du tunnel du Mont-Blanc.

Autre exemple en France, sur l'autoroute du Sud-Est, la croissance du trafic, si elle devait demeurer constante, devrait amener dans dix ans la construction non pas de trois ou quatre voies parallèles d'autoroute, mais de dix voire onze voies, dont cinq seulement pour les camions. De telles perspectives, même si elles touchent à la démesure dans la mobilité, sont encore concevables dans une région de plaine et ne sauraient être applicables dans les Alpes pour des raisons bien compréhensibles de géographie.

Nous devons donc installer en Suisse une capacité de répondre rapidement à cette évolution qui se dessine en Europe, et dont nous ne pouvons pas nous dispenser par solidarité avec nos voisins, mais aussi par intérêt pour nous. Que sont aujourd'hui les 2000 camions qui traversent la Suisse par le Gothard ou les 180 qui transitent chaque jour par le Saint-Bernard, en regard des 6000 à 7000 véhicules lourds qui passent journellement par le Brenner? La création de deux axes ferroviaires au Gothard et au Loetschberg-Simplon n'est donc pas de nature à entraîner des surcapacités dans le trafic nord-sud, même si la deuxième transversale a dû être imposée aux Chemins de fer fédéraux, qui investissent – comme l'a dit très justement M. Ducret – toujours de préférence dans le deuxième et le troisième arrondissement plutôt que dans le premier arrondissement.

Ces projets ferroviaires font aussi partie intégrante de RAIL 2000, en connectant diverses régions de notre pays avec le réseau européen à grande vitesse, et en assurant le transport de personnes. Dans notre pays, un réseau à hautes performances n'est pas possible en raison de la nécessité d'assurer un trafic mixte, des arrêts fréquents et en raison de la géographie difficile qui est la nôtre. Si nous ne voulons pas rester à l'écart, nous devons relier nos régions par les voies les plus courtes à ce réseau européen à haute vitesse qui se tisse tout autour de notre pays. C'est la deuxième fonction de nos transversales ferroviaires. Enfin, le transport des voitures à travers le Loetschberg doit permettre de relier le Valais à son voisin Berne et à la capitale fédérale d'une façon plus directe que celle qui consiste à traverser deux autres cantons, Vaud et Fribourg, par un détour de 150 à 200 kilomètres.

Ces projets de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, avec l'intégration de la Suisse orientale, représentent une oeuvre d'envergure qui engage notre pays dans une réalisation qui s'étendra sur les vingt prochaines années. Le coût peut évidemment paraître démesuré, mais il doit être comparé à la

mise en chantier, par exemple, de notre réseau d'autoroutes ou aux tunnels alpins construits à la fin du siècle passé ou au début de ce siècle.

Le canton du Valais étant très concerné par la sortie sud du Loetschberg, je veux émettre un avis largement dominant, même dans la partie romande du canton. La priorité numéro un est, pour nous, la construction même du Loetschberg de base. Il faut rappeler, en effet, que celui-ci doit remplacer le tunnel routier du Rawil, abandonné à l'époque. C'est d'ailleurs ce remplacement du Rawil qui justifie l'engagement, à raison de 25 pour cent, des droits sur les carburants pour financer l'opération. Dans un premier temps donc, la Valais romand aurait souhaité que la sortie sud à travers les Alpes bernoises, soit établie plus en aval dans la vallée du Rhône. Cela a abouti à la solution du Conseil d'Etat sous la forme ambitieuse d'un grand Y. Devant le coût démesuré de l'oeuvre, nous avons réduit nos prétentions en relevant, du même coup, le grand travail d'étude que nous avons consenti pour rechercher, avec les services de la Confédération, la faisabilité technique, politique et financière de cet ouvrage. Il en résulte une acceptabilité territoriale qui n'est pas évidente dans d'autres régions du pays pour des ouvrages d'intérêt public. Ceci est très important car, lorsque l'on considère les surcoûts démontrés par les constructions en rapport avec RAIL 2000 en raison des tergiversations, des oppositions, la bonne acceptabilité politique d'un projet est la condition d'une exécution rationnelle et économique.

S'agissant de la sortie sud du tunnel de base du Loetschberg, nous avons donc dû faire le même cheminement que vous, Monsieur le Conseiller fédéral, nous avons dû admettre que dans la région du Haut-Valais où aboutira le tunnel se posent des questions sensibles d'environnement, en raison de l'habitat et des sites, ainsi que des problèmes de sécurité par la présence d'une grande industrie chimique à Viège. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle variante en rapport à celle de l'article 4 de l'arrêté. Le but est de prévoir un périmètre suffisamment large pour permettre un examen approfondi de la meilleure solution, en tenant compte de tous les facteurs en présence.

Si nous avons acquis l'appui de la Suisse romande et de la commission, c'est aussi parce que nous devons laisser ouverte une solution qui respecte le futur en ce qui concerne la développement à long terme de la ligne du Simplon. Une superposition entre Gampel et Brigue de la ligne du Loetschberg et de celle du Simplon, même si elle est techniquement possible, resterait un goulet d'étranglement. C'est comme si une autoroute à deux pistes se rétrécit sur une courte distance, le débit des véhicules sur l'ensemble du parcours est conditionné par celui de la partie étroite.

Une telle superposition des lignes du Loetschberg et du Simplon défavoriserait les deux axes et les rendrait moins compétitifs sur le plan des débits dans le futur. Ces raisons de rapidité de construction, d'acceptabilité politique, de respect de l'environnement, de sécurité et de logistique plaident à l'évidence pour que nous laissions ouvertes diverses variantes concernant la situation du portail sud du Loetschberg. Cela explique l'attitude ouverte en Valais, en Suisse romande, dans le canton de Berne, en faveur d'un élargissement de la région où doit aboutir la sortie sud du Loetschberg.

C'est dans ce sens que nous soutenons ce projet de traversée ferroviaire alpine en vous remerciant de l'accueil que vous lui réserverez.

Iten: Die Projekte der Neat kann ich durchaus nachvollziehen. Wir sind ein Transitland, darauf wurde heute oft genug hingewiesen. Mit der Neat, die auf weit über 10 Milliarden Franken veranschlagt wird, leisten wir einen echten Beitrag zum Warentransport im EG-Raum. Wird dies, Herr Bundesrat, von den EG-Staaten gesehen und geschätzt? Ich habe den Eindruck, dass dies nicht besonders gewürdigt wird. Mir scheint auch, dass die EG-Verkehrspolitik davon ausgeht, dass die Schweiz wie selbstverständlich die Verkehrsträger für einen ungehemmten und ungeplanten Warenverkehr zur Verfügung halten müsse.

Mit unseren Milliardeninvestitionen, die dem Transit dienen,

sollten wir die Bedingung verknüpfen, dass der Warenverkehr besser geplant wird. Wenn es wahr ist, dass sich die Warenmenge, die durch die Alpen geschleust wird, bis im Jahr 2010 mehr als verdoppelt, dann wird dies zu schweren Belastungen führen – nicht nur in Uri, auch in der übrigen Innerschweiz, in Schwyz und in Zug. Ich bitte deshalb Herrn Bundesrat Ogi, die Initiative zu ergreifen, eine europäische Verkehrsplanung anzuregen, die Rücksicht auf die Siedlungsräume nimmt und den sinnlosen Hin- und Hertransport von Gütern um geringer finanzieller Vorteile willen eindämmt.

Diese Einleitung mag andeuten, dass ich nicht einfach das Loblied auf die Neat singe, obwohl ich ihre Bedeutung und Notwendigkeit durchaus einsehe. Der Anschluss der Ostschweiz über den Hirzeltunnel nach Littl/Baar lässt aber an der Planung der Neat einige Zweifel anbringen. Es wurde im letzten Moment, ohne die Regierungen von Zürich, Schwyz und Zug zu begrüssen, ein Anschluss gewählt, der zahlreiche Fragen aufwirft.

Ich glaube, Herr Reichmuth hat zu Recht darauf hingewiesen und eindrücklich gezeigt, dass diese Strecke noch nicht richtig geplant ist. So wird nämlich aller Verkehr auf die Strecke Baar–Zug–Arth-Goldau konzentriert. Zug kommt so in den Würgegriff der Neat. Die Linienführung durch einen neuen Hirzeltunnel nach Littl/Baar überrascht. Sie nimmt keine Rücksicht auf raumplanerische Probleme im Raum Zug. Die Netzergänzung Wädenswil–Baar ist sehr teuer; die Kosten von zurzeit 320 Millionen Franken sind mehrfach erwähnt worden. Für einen Bruchteil dieser Summe liesse sich die ganze SOB-Strecke auf Doppelspur ausbauen; damit stünde zwischen Wädenswil und Arth-Goldau ein viel leistungsfähigeres Eisenbahnnetz zur Verfügung, als dies beim Vorschlag des Bundesrates der Fall ist. Stark belastete, eingleisige Strecken von Wädenswil nach Baar und von Zug nach Arth-Goldau sind für den Fernverkehr nicht geeignet, sie sind sehr stöempfindlich. Ich kann dieser Vorlage nur zustimmen, wenn die folgenden zwei Bedingungen erfüllt werden, und ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, hier klare Erklärungen abzugeben:

1. Die Erhöhung der Frequenz vor allem der Güterzüge hat starke Auswirkungen auf die Lärmbelastung im Kanton Zug. Vom raumplanerischen Gesichtspunkt aus müssten wir eine Verkehrszunahme strikte ablehnen. Die Strecke Baar–Zug–Arth-Goldau oder Zug–Cham–Rotkreuz liegt in einem dichtbesiedelten Gebiet. Man rechnet mit etwa 165 zusätzlichen Zügen, die von Baar über Zug nach dem Gotthard rollen; das ruft nach Lärmschutzmassnahmen. Es gibt Wohnzonen, die heute schon vor dem Lärm der Bahn geschützt werden müssten. Die SBB sind aber sehr wenig entgegenkommend und weisen unsere Forderungen lakonisch mit der Bemerkung «Wir haben kein Geld» zurück. Wie wird dies erst später, trotz Gesetz, sein? Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, klarzumachen, dass die Auswirkungen der Frequenzsteigerung durch Lärmschutzmassnahmen gemildert werden.

2. Wir haben in den letzten Jahren in Zug den öffentlichen Verkehr stark ausgebaut, das Busnetz verdichtet und die Frequenzen gesteigert. Wir haben einen Tarifverbund mit den SBB abgeschlossen. Im Konzept des öffentlichen Verkehrs im Raum Zug übernehmen die Regionalzüge nach Zürich, Luzern und Goldau eine wichtige Funktion. Durch die vermehrte Belastung der Linien mit internationalem Verkehr besteht die akute Gefahr, dass die Regionalzüge nicht mehr so häufig verkehren oder zum Teil sogar ausfallen. Das würde unsere Bemühungen um die Förderung des öffentlichen Verkehrs und letztlich auch den Umweltschutzgedanken untergraben. Ein Ausfall der Regionalzüge oder eine Reduktion auf den Strecken Zug–Zürich oder Zug–Luzern könnte dazu führen, dass der Pendlerverkehr mit dem Auto wieder stark zunehmen würde. Wir sind nicht in der Lage, den Regionalverkehr kantonal so auszubauen, dass er den befürchteten Ausfall der Regionalzüge kompensiert.

Aehnliche Befürchtungen hat Ständerat René Rhinow für seine Region geäußert. Letzten Sommer wurde eine Interpellation behandelt und von Ihnen, Herr Bundesrat, beantwortet. Die Antwort fiel aber nicht überzeugend aus. Herr Bundesrat Ogi beruhigte zwar den Fragesteller, indem er sagte, ein Abbau des Regionalzugsverkehrs stehe mittelfristig nicht zur Dis-

kussion. Die Neat und die «Bahn 2000» sind aber langfristige Projekte. Wie steht es also damit längerfristig?

Für uns, die wir in dieser stark betroffenen Region wohnen, ist der Regionalverkehr ebenso wichtig wie der Fernverkehr. Der Tatbeweis, dass der Attraktivität des Regionalverkehrs die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt wird, steht noch aus. Ich mache also die Zustimmung zur Vorlage der Neat von der Antwort des Bundesrates auf diese zwei Problemkreise und Fragen abhängig.

Rhinow: Nachdem verschiedene Votanten, vor allem jetzt Herr Kollege Iten, mit trefflichen Worten vorgetragen haben, was ich ebenfalls zum Ausdruck bringen wollte, nämlich meine tiefe Besorgnis über die drohenden Kapazitätsengpässe beim Regionalverkehr – gerade auch in der Nordwestschweiz –; nachdem ich selber in der letzten Session mit Nachdruck auf diese Problematik hingewiesen habe; da ich feststellen muss, dass sich heute morgen einige wenige weitere Redner in der präsidentialen Liste eingetragen haben; weil ich leider keine besondere Beziehung zum Teufel zu haben meine und deshalb den Faden der Kollegen Rüesch und Darioth nicht weiterspinnen kann, möchte ich der Gefahr entgegen, mit einem zusätzlichen Votum schwach anzufangen, dann aber unheimlich stark nachzulassen. Deshalb halte ich mich an die alte Regel dieses Rates, die ich damit in aller Bescheidenheit und Zurückhaltung in Erinnerung rufe, nämlich nichts zu sagen, was viele andere schon gesagt haben, und verzichte auf mein Votum.

Gadient: Das Neat-Konzept strebt ohne Zweifel weit mehr an als die Lösung des Transitproblems sozusagen Europa zuliebe, wie das unsere Kollegin Weber heute morgen unterstellt hat. Sonst müsste man allerdings einige Fragezeichen setzen, mit Blick auf die neuesten Äusserungen des EG-Vizepräsidenten Martin Bangemann, die heute in der Presse nachzulesen sind. Es geht für unser Land um mehr, weil im Blick auf ein integriertes Gesamtverkehrssystem die Strasse entlastet und die über 100jährige Bahninfrastruktur modernisiert werden muss, vergleichbare Alternativen aber fehlen, weil das Projekt einen solidarischen Akt zum Schutz des ganzen Alpenraums darstellt und im Dienste einer umweltgerechten Verkehrspolitik steht – die Alternative heisst hier Strassenkorridor – und weil sich die Schweiz der europäischen Verkehrsentwicklung und den Herausforderungen des dynamischen Integrationsprozesses stellen muss. Alles nachzulesen in der Botschaft, wie im übrigen auch andere durchaus massgebliche, binnenwirtschaftlich relevante Grundgedanken, welche das Konzept prägen.

Das schliesst aber nicht aus – es ist heute zu Recht betont worden –, dass Anliegen, Sorgen und Nöte der Kantone im Rahmen dieser Vorlage sorgfältig geprüft werden sollen. In diesem Sinne erlaube ich mir als Vertreter des bedeutenden Privatbahnkantons Graubünden, um Ihr Verständnis für dessen Anliegen zu bitten. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft über den Bau des Alpentransits, unter dem Titel «Einbezug von Graubünden», ausdrücklich festgehalten, die besondere Verkehrssituation Graubündens, gemeint sind die weit über dem Durchschnitt liegenden Belastungen des Kantons für Verkehrsaufgaben sowie das Ostalpenbahn-Versprechen, mache eine Option Graubünden nötig. Nötig wird aus der Sicht der Bündner Regierung diese Option auch, weil alle Landesteile, ausser dem Kanton Graubünden, in der Verkehrsgunst Verbesserungen mit dem Alpentransit erfahren. Dies ist, wie man an verschiedenen Stellen in der Botschaft nachlesen kann, auch die Absicht des Bundesrates.

Es geht somit um ein Anliegen von nationaler Bedeutung und nicht um die Verteilung von Geschenken. Ich komme nicht umhin – und bitte Sie um Verständnis dafür –, einige kurze historische Fakten zu nennen, die sichtbar machen, wo die Ursachen der Enttäuschung der Bündner Regierung liegen. Graubündens Geschichte ist geprägt durch die Geschichte seiner Verkehrswege. Schon am Anfang des 19. Jahrhunderts wurden trotz mannigfacher Schwierigkeiten die Tal- und Alpenstrassen mit grosser Umsicht ausgebaut. Der Passverkehr brachte dem Berggebiet im Sommer und im Winter willkommene

Arbeit und zusätzlichen Verdienst. 1856 erhielt Graubünden das erste und leider auch letzte Abschnittchen Bundesbahn, nämlich ganze 19 Kilometer, von Ragaz bis Chur. Graubünden hoffte dann auf die Fortsetzung dieser Bodensee-Chur-Bahn durch die Alpen nach dem Süden. Splügen und Greina standen zur Diskussion, inzwischen fiel aber der Entscheid zugunsten des Gotthards.

Dessen Eröffnung im Jahre 1882 war für die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens ein schwerer Schlag. Buchstäblich von einem Tag auf den anderen brach der bisher so rege Alpenstrassenverkehr zusammen. Es setzte in fast allen Tal-schaften eine Ab- und Auswanderung ein, und es dauerte bis nach dem Zweiten Weltkrieg, bis die Folgen dieser fatalen Entwicklung einigermaßen ausgeglichen werden konnten; teilweise sind sie überhaupt irreversibel.

Als Graubünden mit der Eröffnung der Gotthardbahn die Hoffnung auf eine Fortsetzung der Bundesbahn nach dem Süden begraben musste, ergriff man unter dem Zwang der Verhältnisse die Initiative und nahm den Bau einer eigenen Schmal-spurbahn, der Rhätischen Bahn, an die Hand. Durch die über-mässig grossen finanziellen Garantieleistungen, die der Kanton zu erbringen hatte, lud er sich jedoch durch den Bahnbau und durch die Garantie des Betriebes eine unverhältnismässig hohe Schuldenlast auf. Kein anderer Kanton musste, gemessen an seiner Wirtschafts-, Steuer- und Finanzkraft, auch nur annähernd so grosse Opfer für seine Privatbahnen erbringen wie Graubünden. Die Taxen der Rhätischen Bahn zum Beispiel beliefen sich über Jahrzehnte auf 220 Prozent des Bundesbahnniveaus. Allein der Taxunterschied für die Zeit von 1902 bis 1939 kam auf 420 Millionen Franken zu stehen. Dabei betrug der gesamte Landessteuerertrag des Kantons noch 1943 nur gerade 6,7 Millionen Franken, obwohl Graubünden in bezug auf die Steuerbelastung seiner Steuerpflichtigen Spitzenreiter aller Kantone war.

Schon in der Eingabe an den Bundesrat von 1933 hat die Regierung festgestellt: «Ohne jedes Verschulden von seiner Seite ist der Kanton Graubünden in die ganz eigenartige Lage gekommen, sein Bahnnetz ausserhalb des Rahmens der Bundesbahnen ausbauen zu müssen. Durch lange Jahrzehnte hat die bündnerische Volkswirtschaft die aus dieser Situation erwachsene Mehrbelastung getragen. So scheint es uns lediglich ein Gebot des gerechten Ausgleichs zu sein, wenn heute durch eine entsprechende Bundeshilfe dem Kanton die Gleichstellung mit den von den Bundesbahnen bedienten Kantonen zuerkannt wird.»

Geschehen ist dann weitere 25 Jahre nichts. Denn es dauerte bis 1958, bis der Bund dann endlich Hand geboten hatte, auch bei der RhB wenigstens die Personentaxen – die Gütertaxen blieben gleich hoch – für die einheimische Bevölkerung den Bundesbahntaxen anzugleichen. Dabei hatte die Regierung in unzähligen Eingaben an den Bundesrat die Uebernahme der Rhätischen Bahn vergeblich verlangt. «Es kann andererseits nicht bestritten werden, dass einzelne Privatbahnen die Kantonsfinanzen in kaum mehr tragbarer Weise belasten. Ein Glied der Eidgenossenschaft läuft Gefahr, durch seine Eisenbahnlast arg in Mitleidenschaft gezogen zu werden», stellte die Kommission Amstalden im Jahre 1952 fest.

Aber auch eine 1970 einhellig verabschiedete Resolution des Grossen Rates brachte keinen Erfolg. Der Bundesrat lehnte die Uebernahme aus Kostengründen ab, und es blieb bei der heute geltenden Regelung erhöhter Bundesbeiträge. Man überliess den Bergkanton Graubünden seinem eisenbahnpolitischen Schicksal.

In Würdigung dieses Sachverhalts werden Sie einiges Verständnis haben dafür, weshalb sich Graubünden so sehr auf das unerfüllte Ostalpenbahn-Versprechen konzentrierte und sich so sehr erhoffte, dereinst einen Ausgleich zu erhalten für den zum Teil irreparablen Schaden, den der Kanton durch die damals fehlende eidgenössische Solidarität in diesem Bereich während Jahrzehnten erleiden musste. Wir hätten erwarten dürfen, dass diese historischen Gegebenheiten im Konzept der Neat eine bessere Würdigung finden würden.

Unsere Hoffnung konzentrierte sich auf den Bundesrat; denn was wir von den SBB zu erwarten bzw. nicht zu erwarten haben ist schon aufgrund der Tatsache erkennbar, dass heute

noch die für uns so bedeutende Linie Zürich–Chur nicht einmal durchgehend auf Doppelspur ausgebaut ist – es fehlen einige wenige Kilometer. Jahrzehntlang mussten wir auf den Ausbau des so wichtigen Umsteigebahnhofes Landquart warten. Der Ausbau des Bahnhofs Chur hätte schon längst erfolgen müssen, so dass es als fragwürdig erscheint, wenn uns für diese überfällige Massnahme heute noch die Kompensationsforderung präsentiert wird.

In den vorgesehenen Beschlüssen und in der Botschaft sind nun einige Ansatzpunkte vorhanden. Bei Artikel 3 Absatz 2 in der Fassung der ständerätlichen Kommission dürfte es sich kaum um mehr als eine vage Planungserklärung handeln. Dass man der Surselva zusagte, die dort anfallende Baustelle über das bestehende Eisenbahnnetz zu erschliessen und dieses bedarfsgerecht auszubauen, ist wenigstens eine konkrete Zusage.

Die Zusatzbotschaft enthält verschiedene Aussagen, denen für uns ohne Zweifel grosse Bedeutung zukommt; denn der Kanton Graubünden geht vom konstruktiven und erklärten Willen des Bundesrates aus, dass unsere Landesregierung die aufgezeigten Möglichkeiten ausnutzen und ausschöpfen will.

So ersuchen wir den Bundesrat um Bekräftigung und Bestätigung folgender drei Punkte:

1. Wenn die Gotthardlinie nach Artikel 3 des Alpentransit-Beschlusses planerisch so zu konzipieren ist, dass später einmal eine Erweiterung in Richtung Surselva in Betracht fallen oder eine andere Tunneariate in Graubünden aktuell werden sollte, muss folgerichtig natürlich auch die Rheintallinie mindestens entsprechend ausgebaut werden. Die Zusatzbotschaft stellt fest, dass die Möglichkeit offen sein soll, die Rheintallinie gemäss dem Baukastenprinzip mit weiteren Zweispurabschnitten zu ergänzen und ganz auf Doppelspur auszubauen, wenn sich das Verkehrswachstum entsprechend einstellen sollte. In Würdigung des Gesagten bin ich Ihnen dankbar, Herr Bundesrat, wenn diese bereits geäusserte Absicht ihre Bekräftigung und Bestätigung als Aussage auch im Protokoll findet.

2. In der Botschaft befindet sich des weiteren die bedeutende Feststellung, dass der Bundesrat bereit ist, zu prüfen, auf welche Weise den Anliegen des Kantons Graubünden entgegengekommen werden kann. «So werden insbesondere die Möglichkeiten im Bereiche der Hauptstrassenfinanzierung weiter abgeklärt.» Abklärung ist gut, aber sie allein genügt nicht. Es braucht die Umsetzung.

3. In der Botschaft hält der Bundesrat sodann fest, dass die Strassen ins Bündner Oberland und ins Prättigau Verkehrswege sind, die einzelne Landesteile miteinander verbinden und somit im nationalen Interesse stehen.

Ich erwarte die Bekräftigung dieser Aussage, die für die Neat-Akzeptanz in weiten Teilen der bündnerischen Bevölkerung ausschlaggebend sein wird. Sie bildet auch die Grundlage für die überfällige Aufnahme dieser Verkehrswege ins Nationalstrassennetz.

Das sind nicht kleinkarierte Forderungen, sondern legitime Begehren Graubündens, die in jeder Hinsicht im Sinne eines Postulates des nationalen Ausgleichs ausgewiesen sind und die auch in der Zusatzbotschaft im Grundsatz anerkannt werden. In der Zusatzbotschaft heisst es sodann, dass der Bundesrat das Investitionsprogramm der RhB wohlwollend prüfen wird. Für den Bahnhof Chur wird aufgrund der topographischen Besonderheiten grundsätzlich ein über das normale Mass hinausgehender Investitionsbedarf der RhB anerkannt. Man werde diesem in den folgenden Rahmenkrediten Rechnung tragen.

Nun wissen wir jedoch, dass z. B. der VÖV die Dotation bereits des achten Rahmenkredits als zu knapp bezeichnet und kritisiert hat. Die Frage, ob die Strategie der knappen Dotierung und späteren Aufstockung bei hochprioritären Anliegen richtig ist, braucht hier nicht beantwortet zu werden. Die Botschaft enthält aber die Aussage, dass sich der Bund bereit erkläre, seine jeweiligen ordentlichen Budgets aufzustocken, soweit diese die Finanzierung nicht sicherstellen können. Die Zusage, dies zu tun, hat für uns als konkret in Aussicht gestellte Massnahme einen besonderen Stellenwert.

Im Wissen, dass auch die nachgesuchten bundesrätlichen Erklärungen den für Graubünden folgenschweren Neat-Entscheid nicht ändern werden, ihn aber wenigstens erträglicher machen, ersuche ich in den drei erwähnten Punkten um die angebehrte Bestätigung und Zustimmung.

Schlessler: Herr Vizepräsident Schönenberger hat gefordert, es sollten in der weiteren Debatte nur noch neue Gesichtspunkte dargelegt werden. Ich möchte dieser Aufforderung gerne nachkommen.

In diesem Sinne gestatte ich mir, einen Punkt aufzugreifen, der im Zusammenhang mit einer Gesamtschau und im Interesse des kleinen Mannes oder der kleinen Frau abseits der grossen Verkehrsströme zu erwähnen wäre. Es handelt sich um einen Aspekt, der bisher nicht oder nur teilweise angesprochen wurde.

Die Kollegen Jagmetti und Iten haben sich über das Schicksal des Regionalverkehrs im Bereich der Neat erkundigt. Herr Bundesrat Ogi wird zu den in diesem Bereich aufgeworfenen Fragen sicher klare Antworten geben.

Gestatten Sie mir, dass ich noch eine weitere Frage im Zusammenhang mit dem Regionalverkehr aufwerfe, und zwar mit dem Regionalverkehr in jenen Gebieten der Schweiz, die nicht direkt von der Neat betroffen werden.

Wir wissen, dass die grossen Bauvorhaben der SBB eine ausserordentliche Beanspruchung unserer finanziellen Mittel darstellen. Gestern konnten wir in einem Artikel der «NZZ» die Befürchtung lesen, die hohen Investitionen im Zusammenhang mit den Grossbauvorhaben der SBB würden dazu führen, dass hauptsächlich der öffentliche Regionalverkehr unter die Räder gerate. Ich bitte Sie, dieses Bild zu beachten.

Um eine Verschlechterung des öffentlichen Verkehrsangebotes in den ländlichen und Bergregionen oder gar einen Kahlschlag – so die «NZZ» – zu verhindern, seien Sparmassnahmen unvermeidlich.

Wir diskutieren hier über eines dieser Grossprojekte. Als Vertreter einer Randregion befürchte ich – das sage ich ganz offen –, dass das in der «NZZ» aufgezeigte Szenario auch im Zusammenhang mit der Neat Wirklichkeit werden könnte und die von den Grossprojekten nicht direkt betroffenen Regionen den Preis dafür zu bezahlen haben.

Deshalb möchte ich Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, sozusagen eine «Neat-Gretchenfrage» stellen: Sag', wie hast du's mit dem Regionalverkehr? Es darf unter keinen Umständen dazu kommen, dass wir auf der einen Seite eine Bahn für Europa bauen und auf der anderen Seite unseren Randregionen die bestehenden Bahnen wegnehmen. Herr Bundesrat, ich habe die grossen Befürchtungen der Randregionen zum Ausdruck gebracht. Ich bitte Sie, mir eine klare Antwort auf die hier aufgeworfenen Fragen zu geben.

Wir führen heute eine Debatte über die Neat. Debatte heisst Rede und Gegenrede. In diesem Sinn möchte ich einige Worte zu Frau Weber sagen, der immerhin das Verdienst zukommt, etwas Pfeffer in diese Debatte gebracht zu haben.

1. Sie hat zu Recht die Kostenfrage angesprochen. Hier wären etwelche kritische Betrachtungen anzubringen. Ich bin versucht festzustellen: «Die Finanzierung der Vorlage ist nicht gewährleistet.»

2. Frau Weber sprach davon, es würden Geschenke verteilt. Hier kann ich ihr nicht zustimmen. Insbesondere der Ostschweiz werden hier keine Geschenke verteilt; es werden vielmehr Versprechen eingelöst, die mehr als hundert Jahre alt sind. Nicht jede Region in der Schweiz hätte sich mehr als hundert Jahre mit einem nicht eingelösten Versprechen abgefunden.

3. Frau Weber hat davon gesprochen, es gehe darum, eine Bahn für Europa zu bauen und Solidarität mit Europa zu zeigen – «und damit basta». Das ist eine eigenartige Sicht der Dinge, der ich nicht folgen kann.

Solidarität nach aussen setzt Solidarität nach innen voraus. Der endgültige Entscheid über diese Vorlage wird von den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern gefällt und nicht von den Europäern. Für eine wohlwollende Zustimmung zu dieser Vorlage ist Solidarität nach innen ebenso erforderlich wie Solidarität mit Europa.

Ziegler: Ich komme aus einem Kanton, der durch dieses Alpentransit-Projekt betroffen ist, ich meine sogar, sehr stark betroffen ist. Ich darf Ihnen aber sagen: Bis jetzt hat man dem Kanton Uri zweifellos keine Geschenke gemacht. Wir wollen auch keine Geschenke, aber wir verlangen, dass man auf unsere Interessen, auf unsere Lage, auf unsere Situation Rücksicht nimmt. Wir haben nicht einmal bezüglich Regionalverkehr Zusicherungen erhalten – geschweige denn Geschenke! Ich werde auf den Regionalverkehr noch zurückkommen.

Ich gehe erstens davon aus, dass eine Verkehrsverbindung durch die Alpen notwendig ist, für Europa wie für die Schweiz. Die Notwendigkeit hat Herr Kollege Rüesch ja dargelegt. Ich gehe zweitens davon aus, dass der neue Verkehrsträger nur die Schiene sein kann. Nur die Schiene, nur die Bahn, ist das richtige Mittel, das hier einzusetzen ist. Ich gehe drittens davon aus, dass die Schweiz nicht darum herumkommt, im europäischen Transitverkehr Aufgaben zu erfüllen. Verkehrsmässige Öffnung ist gefordert, ob die Schweiz im Alleingang bleibt und auch für die Zukunft den Alleingang wählt, ob sie einen EWR-Vertrag abschliesst oder der EG beitrifft. Ich gehe viertens davon aus, dass für die Erfüllung der schweizerischen Aufgaben das vorgelegte Konzept mit den Kernpunkten Gotthard-Basislinie und Lötschberg-Basislinie richtig, anerkannt, ja mindestens im Grundsatz sogar unbestritten ist.

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale können vielfältige Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden, womit die Zweckmässigkeit der Neat erhöht wird. Aber auf das Aber darf man, gerade wenn man aus einer Region kommt, die durch diese Bahn sehr stark betroffen ist, nicht verzichten. Man darf, um das voranzunehmen, nicht nur die Interessen der Benutzer berücksichtigen, sondern man muss auch die Interessen der Betroffenen wahren. Wohl stehe ich positiv zur Aufgabe einer Neat und deren Erfüllung mit dem vorgeschlagenen Konzept. Ich glaube aber, dass es unabdingbare Voraussetzungen dafür gibt.

Ich betrachte die Bedingungen, die ich stellen zu müssen glaube, nicht als Details: 1. Schonung der Umwelt; 2. Gütertransitverkehr auf die Schiene; 3. Mitsprache der betroffenen Kantone, insbesondere des Kantons Uri.

Die Umweltbelastung im Kanton Uri ist überdurchschnittlich stark vom Transitverkehr geprägt. Das wird nicht ändern, sondern wahrscheinlich noch schlimmer werden. Ein solches Werk hat Auswirkungen auf die Umwelt. Es beansprucht zum einen Boden. Wo Boden rar ist, ja sehr rar ist, muss haushälterisch mit ihm umgegangen werden. Es darf kein Quadratmeter mehr Kulturland für dieses Werk beansprucht werden, als unbedingt nötig ist.

Zum anderen muss bei der Linienführung insbesondere auf Siedlungsgebiete, aber auch auf Landschafts- und Ortsbilder Rücksicht genommen werden. Dieses Postulat kann mit der Annahme des Antrages unserer Kommission – Artikel 2bis – voll erfüllt werden. Es ist aber unbedingt erforderlich, vor allem für Uri. Unterirdische Linienführung darf nicht ausgeschlossen werden. Unsere Siedlungsräume dürfen nicht noch mehr belastet werden; ich meine sogar, bereits bestehende übermässige Belastungen – gerade im Zusammenhang mit dem Verkehr – müssten abgebaut werden.

In direktem Zusammenhang mit der Umwelt steht ja der Verkehr; insbesondere der Gütertransitverkehr belastet unsere Strassen, unsere Luft und unser Wasser, ja die Umwelt überhaupt. Dieser Verkehr muss eingeschränkt oder eben anders geführt werden. Mit dem Bau der Alpentransversale soll dieses Ziel erreicht werden. Der Bau eines solchen Werkes hat aber nur Sinn, wenn es nach dem Bau tatsächlich benutzt wird. Haben wir diesbezüglich Gewähr? Ich meine nein. Also müssen die entsprechenden Massnahmen verfügt werden. Nur wenn die Förderungsmassnahmen nach Artikel 1bis Alpentransit-Beschluss – wie von unserer Kommission vorgeschlagen – rechtskräftig werden, darf der Bau dieses Jahrhundertwerkes in Angriff genommen werden. Ich bin überzeugt, dass diese schweizerische Lösung in absehbarer Zeit auch vom übrigen Europa anerkannt wird, dass das übrige Europa uns für diese Weitsicht sogar loben wird.

Sicher kann man im Zusammenhang mit dem Verkehr von Einschränkung des Rechtes freier Wahl der Transportmittel spre-

chen. Es gibt aber auch hier Rechtsmissbrauch – oder es könnte ihn geben.

Zum Regionalverkehr nur einen Satz: Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, dass er nicht vom Transitverkehr abgewürgt wird, sei es nun in Uri oder anderswo in einer Randregion.

Schliesslich zu den Kosten: Wer ein Jahrhundertwerk bauen will, muss bereit sein, es zu bezahlen. Auf jeden Fall darf, wenn das Geld knapp wird, nicht zu Lasten der Betroffenen gespart werden. Sparen im Umweltbereich könnte nicht akzeptiert werden. Finanzielle Überlegungen dürfen auf keinen Fall umweltschonende Varianten verhindern.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlagen einzutreten und ihnen mit den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Frau Meier Josi: Eingedenk der Mahnungen des Vizepräsidenten im Hinblick auf die umfassenden Darlegungen meiner Ratskollegen zu den europäischen, ökologischen und ökonomischen Aspekten der Vorlage und mit dem Ausdruck der Befriedigung darüber, dass die Kommission mit Artikel 6bis den regionalen Aspekten und Anliegen der Mittellandkantone, auch Luzerns, Rechnung tragen will, kann ich darauf verzichten, das letzte Wort zu beanspruchen.

Rhyner: Eine der grossen Aufgaben wird die Finanzierung dieses Jahrhundertwerkes sein, das wurde bereits mehrmals gesagt. Ich habe Bedenken, dass dann zum unter der Last des grossen Mittelbedarfs und der Mittelbeschaffung im Verkehrsbereich die Randregionen zurückgestellt und eingeschränkt werden und ihre berechtigten, zeitgemässen Bedürfnisse nicht realisiert werden können. Dazu wird Herr Bundesrat Ogi ja noch Stellung nehmen.

Zum Einbezug der Ostschweiz: Ich kann mich zu diesem Konzept bekennen. Es bringt für die Ostschweiz unter den gegebenen Umständen eine akzeptable Lösung, und ich kann der Vorlage zustimmen, sofern mir Herr Bundesrat Ogi meine Bedenken entkräften bzw. meinen Anliegen entsprechen kann. Ich habe zwei Fragen:

1. Die Bahnlinie Zürich–Sargans darf auch nach dem Anschluss Zürichseeraum–Arth–Goldau–Gotthard nicht abgewertet werden.

2. Der Bahnknoten Ziegelbrücke muss in seiner heutigen Bedeutung als Anschluss des Glarnerlands beibehalten werden. Ich erwarte, Herr Bundesrat, dass Sie mir diese beiden Zusicherungen geben können, und somit habe ich mich der Kürze befeissigt.

Bundesrat Ogi: Ich danke Ihnen zunächst einmal für diese interessante Diskussion. Ich möchte dem Kommissionspräsidenten danken, der diese Vorlage sehr ausführlich, umfassend und sehr gekonnt vorgestellt hat. Dann möchte ich auch der Kommission danken, die in acht Sitzungstagen wirklich grosse Arbeit geleistet hat.

Sie fassen heute wohl einen der wichtigsten Entscheide der letzten Jahre, zumindest, was den finanziellen Umfang des Projektes anbelangt. Bis Herr Ständerat Reichmuth gesprochen hatte, war etwas Euphorie in diesem Saal spürbar. Ich habe mich über diese Euphorie gefreut. Denn wir brauchen Mut, um dieses Projekt zu realisieren. Die regionalen Interessen, die am Schluss noch angeklungen sind, sollten diese Euphorie jetzt nicht bremsen.

Das Projekt, das Ihnen der Bundesrat heute vorlegt, verlangt Pioniergeist. Es ist richtig, dass wir uns wieder einmal mit der Zukunft beschäftigen. Es ist richtig, dass wir das Rendezvous mit dem nächsten Jahrhundert eingehen, dass wir dieses Rendezvous nicht absagen. Deshalb braucht es den Blick nach vorne. Ich möchte Sie bitten, bei dieser Botschaft den Blick nach vorne zu bewahren. Wenn wir vielleicht etwas ungestüm nach vorwärts ziehen, weiss ich dennoch die Arbeit Ihrer Kommission und die Ihres Rates sehr zu schätzen. Ich möchte Ihnen dafür danken.

Dieses Nach-vorne-Ziehen hat aber dazu beigetragen, dass man auf möglichst viele Kompromisse eingegangen ist. Diese Kompromisse kosten Geld. Ich werde Ihnen diese Kompromisse bei den einzelnen Artikeln mit Zahlen belegen müssen. Zuhanden des Protokolls und der Geschichte muss ich sagen:

Sie müssen genau wissen, was Sie beschliessen. Sie dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern Sie müssen auch an den Betrieb der späteren Neat denken – nach den Jahren 2005, 2010, 2015, wenn das System einmal steht. Sie können nicht einfach heute grosszügig beschliessen und die Betriebskosten nicht berücksichtigen.

Unter diesem Aspekt sind die verschiedenen regionalen Interessen, Anliegen und Sorgen zu sehen, denen schon die Kommission weitgehend zugestimmt hat. Eine Zeitung hat die Kommissionsberatungen wie folgt kommentiert: «Die ständerrätliche Kommission verteilt Zückerchen.» Heute hat Herr Ständerat Ducret gesagt: «La phase des additions viendra.» On est dans la phase des additions. La phase des soustractions viendra plus tard. Il faut y penser.

Ein wichtiger Aspekt der politischen Beratung dieses Projektes liegt zweifelsohne darin, einen Weg zu suchen, der dem Projekt einen nationalen Charakter belässt, aber den Anliegen der Betroffenen – es gibt nicht nur die Kantone Uri und Tessin – auch Rechnung trägt. Auf dieser Gratwanderung werden wir uns bei den Artikeln 3, 4 und 6 treffen.

Was will das Projekt? Es scheint mir wichtig, dass ich das ganz kurz definiere. Das Projekt will ein Dreifaches:

1. Es ist ein Europaprojekt zugunsten der Schweiz. Ich betone: zugunsten der Schweiz.

2. Es ist ein Umweltprojekt zugunsten der Schweiz. Ueberlegen Sie sich, wie es nach dem Jahre 2010, 2020 weitergeht, wenn wir diese Neat nicht bauen. Ich habe in den 27 Voten keine Alternative gehört. Frau Ständerätin Bühler hat ehrlich gesagt, es gebe keine Alternative.

3. Es ist ein Bahnprojekt zugunsten der Schweiz. Was haben wir in den letzten Jahren zugunsten der Bahnen gemacht mit Ausnahme der S-Bahn in Zürich, des Tunnels am Heitersberg und der Spitzkehre in Särgans? Wir haben nichts mehr gemacht, währenddem die andern an uns vorbeigefahren sind. Stichworte: Pendolino, TGV, ICE. Europa fuhr, wir hielten an. Wir haben drei Ziele. Wir wollen unseren Standort verbessern. Die Standortgunst ist für dieses Land wichtig. Wir wollen den Verkehr, der auf uns zukommt, übernehmen – wir können die Schranken in Chiasso noch in Basel, noch in Schaffhausen herunterlassen. Dies geschieht auf unsere Art, auf eine neue Art, in einer neuen Verkehrspolitik, Herr Ständerat Iten. Wir müssen das mit der Bahn tun.

Was wäre die Alternative? Neue Strassen. Es wäre eine zweite Röhre am Gotthard. Es wäre möglicherweise eine neue Alpenautobahn nach dem Jahr 2000, 2010. Wir sind nicht in der Lage, diese 70 Millionen Tonnen, die allein auf die Schweiz zukommen, auf der Strasse zu transitieren. Gesamteuropäisch spricht man von 140 Millionen Tonnen, und dabei sind die ganzen Entwicklungen im Osten noch nicht einbezogen. Also brauchen wir hier ein mutiges Projekt, also brauchen wir hier etwas Pioniergeist, also brauchen wir hier das Rendezvous mit dem nächsten Jahrhundert. Das ist entscheidend.

Darf ich dieser europäischen Dimension noch etwas beifügen? Auch wenn wir für Europa bauen, profitieren wir in der Schweiz. Das darf nicht vergessen werden. Gesamtwirtschaftlich profitiert die Schweiz, wenn sie diesen Anschluss an Europa sicherstellt. Und ökologisch profitiert die Schweiz, wenn sie versucht, diesen Mehrverkehr auf ihre Art – à notre façon – zu transitieren. Diese Aussage hat eigentlich eine doppelte Bedeutung. Sie soll zeigen, dass wir uns auf die europäische Herausforderung vorbereiten, dass wir in dieser Zeit der neuen Architektur Europas unsern Standort festigen. Wenn wir einen schwachen Standort haben, haben wir auch eine schwache Ausgangslage bei den Verhandlungen. Wenn wir aber vorangehen, mutig sind, nicht dreimal nein sagen, sondern vielleicht dreimal ja sagen, dann können wir uns für diese Verhandlungen in eine bessere Ausgangslage bringen. Wir zeigen damit, dass wir uns nicht abschotten wollen, dass wir unseren Part bei der Bewältigung der kommenden Verkehrsaufgaben übernehmen.

Die Alpen – Sie wissen, es, ich habe es hier in diesem Saale auch schon einmal gesagt – sind eine «passage obligé». Die Alpen sind in diesem Sinne ein Handicap für das Funktionieren des Binnenmarktes, der ab 1993 geplant ist. Und dieser Binnenmarkt wird sich prioritär im westeuropäischen Raum

entwickeln (Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich). Deshalb werden die Alpen zu einem bedeutenden Durchgang, namentlich für die Griechen und die Italiener. Das dürfen wir nicht vergessen. Dieser Zugang zu diesen Märkten wird auch uns den Zugang zu ihnen erleichtern, wenn wir öffnen, wenn wir Achsen zur Verfügung stellen. Falls wir aber stoppen, verhindern, dann wird man uns ausbremsen und nicht zu diesen Märkten zulassen.

Ich glaube, das müssen wir wissen, wenn wir beispielsweise gegen die Neat reden oder sogar das Referendum erwähnen. Die Nord-Süd-Achse wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Deshalb müssen wir auch wissen, dass wir, wenn sich Europa weiterentwickelt, wenn Europa diesen «free flow of communication» kennt, davon betroffen sein werden, ob wir dann EWR- oder EG-Mitglied sein werden oder den sogenannten Alleingang wagen. Wir sind eingebettet in diesem Europa, in zentralster Lage und daraus sind unsere Aufgaben und Verantwortungen abzuleiten. Wir können nicht nur applaudieren, wenn der Kommunismus im Osten zusammenbricht, wenn am 9. November 1989 die Mauer fällt. Wir sollen die Verantwortung spüren, die daraus auch resultiert und für uns abfällt.

Mit diesem Projekt integrieren wir uns in das europäische Bahnnetz der Zukunft. Mit dem Nichtstun melden wir uns von diesem Netz ab. Wir sind dann nicht mehr präsent. Das dürfen wir in der heutigen Ausgangslage nicht tun. Wir müssen nach vorne gehen, das Rendezvous eingehen.

Wir wollen dabei weiterhin den freien Personen- und Warenverkehr, dass unsere Güter im Ausland verkauft werden können. Wir wollen nicht nach dem Jahre 2020 im Offside stehen. Da wird man bekanntlich abgepfiffen. Das wollen wir verhindern. Heute müssen wir die Weichen stellen, damit das nicht passiert.

Ich möchte einiges zur Neat als Umweltprojekt sagen. Im Zweckartikel 1 des Beschlusses A ist umschrieben, dass wir das Projekt auch zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen realisieren. Ich darf Sie bitten, jetzt bei dieser Beurteilung all das, was wir erarbeitet und geschrieben haben, nicht zu vergessen. Es wurde viel Gutes in diese Botschaft und in diese Bundesbeschlüsse hineingeschrieben, die wirken, die für uns selbstverständlich Gültigkeit haben, denn wir wissen, dass die Luftbelastung heute an verschiedenen Achsen bereits die Grenzwerte überschreitet. Also müssen wir etwas tun, nicht nur reden, sondern wir müssen realisieren, und dies vor allem rasch.

Bei einem Nein zur Neat müssten wir sofort andere Massnahmen ergreifen. Nach Beendigung der viereinhalbstündigen Debatte habe ich nun dazu keine Alternative gehört. Es gibt sie nicht. Den Status quo können wir nicht beibehalten. Also müssen wir mit dem Bau dieser neuen Alpentransversale nach vorne gehen.

1892 wurde der Gotthard eröffnet und 1913 der Lötschberg. Unsere Schieneninfrastruktur mit Ausnahme der drei Projekte, die mittlerweile realisiert wurden, ist stillgestanden. Aber wir haben hier Aufholbedarf. Wir müssen diese Infrastruktur erneuern, um uns im internationalen Wettbewerb behaupten zu können.

Zum Projekt: Das Projekt ist im Beschluss A definiert und versteht sich als Baukastensystem, das heisst, wir müssen jederzeit in der Lage sein, Anpassungen vorzunehmen. Heute gilt es – das möchte ich all denjenigen sagen, die weitere Forderungen gestellt haben –, das unumgänglich Nötige zu tun; wir können aber nicht schon das Wünschbare realisieren. Wir müssen uns nach der Decke strecken. Die Mittel diktiert unsere Möglichkeiten.

Vor allem im letzten Teil der Debatte trat die Tendenz in den Vordergrund, die Gelegenheit beim Schopf zu packen, um auch noch etwas anzureichern. Diese Tendenz können wir schon aufgrund der eher düsteren Finanzperspektiven heute nicht vollziehen. Sie haben auch die Verantwortung für das Ganze zu tragen. Deshalb bitte ich Sie – ich werde Ihnen bei den einzelnen Artikeln noch ganz klar sagen, welche finanziellen Auswirkungen das hat –, den Bogen jetzt nicht zu überspannen.

Wir dürfen diesen Bogen auch deshalb nicht überspannen, weil daraus gefolgert werden könnte, dass wir sozusagen als

Magnet für den Durchgangsverkehr durch die Schweiz funktionieren möchten. Auch das sollten wir verhindern. Wir wollen unsere Transitfunktion übernehmen, aber nicht als Magnet. Und wir müssen uns jetzt auf diese 70 Millionen Tonnen im Jahre 2020 vorbereiten. Ich wiederhole: 70 Millionen Tonnen für die Schweiz – das ist der ganze Transit, den wir heute zusammen mit Oesterreich und Frankreich auf Schiene und Strasse bewältigen. Die Prognosen, die vor der Entwicklung im Osten erstellt wurden, schätzten das Transportvolumen im Jahre 2020 auf 140 Millionen Tonnen. In die anderen 70 Millionen Tonnen werden sich dann die Oesterreicher und die Franzosen teilen können. Dabei müssen wir ehrlich sein: Alle diese Prognosen, die uns immer wieder unterbreitet worden sind, wurden durch die Entwicklung überrollt. Man musste dann wieder reagieren anstatt zu agieren.

Zu den einzelnen Elementen des Projektes noch grundsätzlich folgendes: Gestatten Sie mir zunächst nach dieser Debatte zu sagen: Diejenigen, die die Eisenbahn haben – so habe ich den Eindruck –, wollen sie nicht mehr, und diejenigen, die sie nicht bekommen, möchten sie. Das ist schon etwas eigenartig.

Deshalb bitte ich Sie, beim Projekt zu bleiben. Wir wollen eine Neubaustrecke Arth-Goldau-Lugano als Kernprojekt, weil die Zufahrten von Chiasso nach Lugano sowie von Luino nach Bellinzona und die nördlichen Zufahrten nach Arth-Goldau aufgrund der heutigen Lagebeurteilung, aufgrund der heutigen Planung, genügen. Ich sage aber zuhanden der Geschichte und des Protokolls: Diese Zufahrten müssen jederzeit ausbaubar sein. Man muss anfügen können.

Warum hat man den Gotthard gewählt und nicht den Splügen? Ich glaubte, diese Beurteilung sei klar. Ich möchte sie aber mit wenigen Worten noch einmal erwähnen: Zunächst einmal hat sowohl die nationale wie die internationale Vernehmlassung ergeben, dass der Gotthard ganz klar im Vordergrund steht, im ersten Rang mit Goldmedaille. Im zweiten Rang steht der Lötschberg-Simplon, und im dritten Rang, sowohl in der nationalen wie in der internationalen Vernehmlassung ganz abgeschlagen – ich muss das sagen –, der Splügen.

Warum ist der Splügen auf den – zwar immer noch medaillenträchtigen – dritten Rang zurückgefallen? In Stichworten: Der Splügen ist teuer. Der Splügen bedingt einen Staatsvertrag. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Italiener mit Staatsverträgen an drei bis vier Projekten beteiligt sein werden, nämlich am Brenner, am Mont-Cenis und bei den Zufahrten zur Schweiz. Des weiteren ist der Splügen nicht der kürzeste Weg Nord-Süd. Schliesslich muss ich sagen, dass der Splügen am wenigsten Lastwagen von der Strasse auf die Schiene gebracht hätte. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene hätte am Splügen am wenigsten gebracht. Das waren die Hauptpunkte, weshalb wir den Gotthard und den Lötschberg berücksichtigten – und nicht den Splügen.

In bezug auf das Konzept ging es generell darum, alles auf zwei Achsen zu verteilen, damit beide zu entlasten und die Umweltbelastungen aufzuteilen.

Der Lötschberg erfüllt drei Aufgaben: Zunächst einmal ist er Rawil-Ersatz. Ein Postulat wurde ja überwiesen. Zweitens bettet sich der Lötschberg sinnvoll in die «Bahn 2000» ein. Wir bauen ja eine neue Eisenbahnlinie Basel-Olten-Bern. Diese sollte im Jahr 2000 fertig sein. Das würde ermöglichen, im Jahre 2005 einen ersten Alpendurchstich zur Verfügung zu haben, eine erste Alpentransversale. Drittens ist der Lötschberg auch dazu geeignet, dass wir international nicht umfahren werden.

Schliesslich: Der Einbezug der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz ist ein weiterer Aspekt dieser Botschaft, und das möchten wir mit dem Bau und mit der Zufahrt des TGV Paris-Mâcon-Genève erreichen. Ebenfalls kämpfen wir für die andere Eingangspforte, Basel. Nachdem der TGV-Leitplan diese Optionen – ich betone: Optionen – im französischen TGV-Netz aufgenommen hat, hoffen wir, die nächsten Schritte mit den Franzosen in Richtung eines erfolgreicherer Anschlusses bewerkstelligen zu können.

Mit der versprochenen Zusatzbotschaft kommt die Integration der Ostschweiz dazu. Die Verheiratung hat bereits in der Kom-

mission stattgefunden. Nachdem dazu am Schluss der Debatte einige Fragen gestellt worden sind, möchte ich Ihrem Rat noch folgendes bekanntgeben:

Bei der Integration der Ostschweiz ging es um ein Konzept, das ermöglicht, dass die ganze Ostschweiz inklusive Graubünden mit einer möglichst schnellen Verbindung an die Gotthardachse angeschlossen werden kann; schnell, nachhaltig und mit vertretbarem Aufwand. Die Überlegungen führten dazu, Ihnen den Bau des nördlichen Teils der Zimmerberg-Hirzel-Variante, das heisst des Zimmerberg- und des Hirzel-tunnels, zu beantragen. Konkret ging es um den Bau einer neuen, vollständig im Berg verlaufenden Bundesbahnlinie von Thalwil respektive Wädenswil/Au im Norden nach Littl bei Baar im Süden.

Eine Zufahrt wird alimentiert durch die Strecke Zürich-Thalwil. Es handelt sich dabei um eine im Rahmen der «Bahn 2000» und der S-Bahn Zürich vorgesehene Neubaustrecke. Wir müssen das differenzieren, Herr Ständerat Jagmetti, wir müssen sehen, was die Botschaft «Bahn 2000» und was die Botschaft Neat betrifft.

Die Zufahrt St. Gallen-Wattwil-Rapperswil-Pfäffikon alimentiert den Personenverkehr, die Linie St. Margrethen-Sargans-Pfäffikon bringt den Güterverkehr an den Hirzel heran. Damit das ganze System funktionieren kann, ist die Bahnlinie St. Gallen-Pfäffikon teilweise auf Doppelspur auszubauen, und im Bahnhof Pfäffikon sind die Verkehrsströme zu entflechten. Im St. Galler Rheintal sind, Herr Ständerat Gadiant, im Moment keine über «Bahn 2000» hinausgehende Doppelspurausbauten notwendig. Aber wenn – wie Sie gesagt haben – aufgrund des Verkehrsaufkommens, das wir in bezug auf den Osten noch nicht genau erfassen können, eine grössere Nachfrage käme, wären dort jederzeit im Sinne des Baukastensystems eine Anpassung und eine Anreicherung mit weiteren Teilstrecken in Doppelspur möglich. Wir haben im Rahmen des Möglichen diese Ströme erfasst, gehen aber davon aus, dass wir hier flexibel sein müssen. Es ist auch richtig, dass wir – im Gegensatz zur Zürcher Regierung, Herr Ständerat Jagmetti – nicht noch zusätzliche zwanzig Zugs-Trassees für ein allfälliges Anwachsen des Verkehrs aus Osteuropa via Arlberg offen lassen müssen. Es ist durchaus nicht sicher, dass dieser Verkehr kommen wird. Der Arlberg ist auch eine «passage obligée», die eher Verkehr abhält als anzieht; er ist heute auch nur einspurig befahrbar, und bis die Oesterreicher diesen Arlberg ausgebaut haben, dauert es noch lange. Wir rechnen also nicht mit einem grossen Verkehrsaufkommen via Oesterreich und über den Arlberg; Sie haben es zwar nicht erwähnt, aber wohl einige andere.

Ich möchte in bezug auf die Fragen, die Herr Reichmuth stellt, folgendes sagen: Zuerst zu meiner Festrede: Ich habe mich bewusst zum Jubiläum der SOB angemeldet. Ich will dort zu meiner Verantwortung stehen, und ich werde dort in bezug auf die Zukunft nicht nur freundliche Worte sagen können, das ist ganz klar. Aber meine Festreden pflege ich nicht vorher zu formulieren und hier bekanntzugeben. Deshalb müssen Sie auf die Vorfestrede noch warten.

Zur ersten Frage kann ich sagen: Ich kann keine solche Zusicherungen geben, wie Sie sie von mir verlangt haben, nämlich später einmal eine bessere Lösung als den Hirzel ins Programm aufzunehmen. Diese Zusicherung kann ich Ihnen nicht geben. Der Bundesrat ist – das wissen Sie – an den Beschluss gebunden. Wäre eine andere Lösung sachlich zwingend, müsste der Artikel 6 dieses Beschlusses abgeändert werden. Wir glauben nicht, dass das nötig sein wird. Sie müssen sich bewusst sein: Wenn wir hier etwas ändern, dann werden die Ostschweizer Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Glarus und Graubünden nicht mehr einverstanden sein.

Zur zweiten Frage, die Sie gestellt haben, zur Garantie für das Aufrechterhalten der SOB-Investitionen: Im achten Rahmenkredit, der für 1993 bis 1997 beschlossen wird, sind noch keine Einbussen für die SOB vorgesehen. Das heisst: Es gibt zum heutigen Zeitpunkt vorläufig keinen Abbau. Sie werden allerdings noch die Budgets genehmigen müssen. Darüber hinaus kann der Bundesrat sich nirgends in der Schweiz binden lassen.

Zur dritten Frage: Werden wir die Einnahmehausfälle übernehmen, wenn der Hirzelunnel einmal funktioniert und von den SBB betrieben wird? Der Tunnel wird in etwa 15 Jahren bereitstehen. Was dann bezüglich Defizitdeckung gilt, wird das Parlament in der Zwischenzeit allenfalls neu regeln. Bei der heutigen Rechtslage würde ein höheres Defizit der SOB vom Bund mitgetragen, unabhängig von der Ursache.

Zu Herrn Iten: Er hat auch gesagt, er werde nur unter Vorbehalt zustimmen. Ich möchte Sie daran erinnern, dass in Artikel 7 im Beschluss A dargelegt ist, dass die Lärmsanierung auf Inbetriebnahme hin erfolgt sein muss. Die beiden Räte müssen dieses Geld noch beschliessen. Im Gesetz ist es vorgeschrieben. Wir müssen die Lärmsanierungen bis ins Jahr 2002 vornehmen. Aber auch hier muss ich Sie dahingehend orientieren, dass das Milliarden für die ganze Schweiz kosten wird.

Regionalverkehrsbefürchtungen sind unbegründet, was Zug-Zürich und Zug-Luzern anbetrifft. Damit möchte ich Herrn Ständerat Schiesser bitten – er hat Fragen zum Regionalverkehr gestellt –, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir hier den Alpentransit behandeln. Strategien in bezug auf den Regionalverkehr müssen anderswo festgelegt werden.

Ich will und kann hier keine Versprechen zuhanden des Protokolls machen, ich möchte Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass Ihr Kanton – so glaube ich sagen zu können – kein Risiko eingeht. Zu dem, was Ihr Kollege, Herr Rhyner, zu Zürich-Sargans gefragt hat, darf ich Ihnen sagen, dass gerade mit dem Ostschweiz-Anschluss und gerade mit dem verbesserten Anschluss des Kantons Graubünden an den Gotthard die Linie Zürich-Sargans aufgewertet wird. Dabei kann der Bahnhof Ziegelbrücke nicht vernachlässigt werden.

Es liegt auch am Parlament zu bestimmen, was an Geld für den Regionalverkehr zur Verfügung steht. Sie wissen, die SBB und die KTU brauchen in Zukunft mehr Geld. Da möchte ich Ihnen doch etwas zum Nachdenken an den Mittagstisch geben: Jede Linie in diesem Land können wir natürlich nicht mehr unterstützen. Darf ich Ihnen einmal sagen, dass der IC-Zug Bern-Zürich bei Grenzkosten von 1000 Franken einen Ertrag von 4800 Franken bringt und dass der Schnellzug Bern-Olten bei Grenzkosten von 437 Franken noch einen Ertrag von 940 Franken bringt?

Ich will nicht ein Beispiel aus Ihrer Region nehmen, um Ihnen nicht den Appetit zu verderben, aber darf ich Ihnen sagen, dass bei Solothurn-Herzogenbuchsee der Ertrag 27 Franken ist, und die Grenzkosten betragen 100 Franken; bei Beinwil-Beromünster ist der Ertrag Fr. 12.10, und die Grenzkosten liegen bei 50 bis 60 Franken. Wir müssen natürlich in Zukunft auch die Möglichkeit haben zu überlegen, ob es sinnvoll ist, solche Defizitfahrten weiterhin zu unterstützen, ob es nicht sinnvoller wäre, eine andere Lösung zu suchen.

In bezug auf die Fragen, die Herr Ständerat Gadiant gestellt hat, möchte ich ihm sagen, dass ich bei den Artikeln, die Graubünden betreffen, näher auf seine Fragen eingehen und auch bestätigen werde, was in der Botschaft bereits geschrieben steht.

Wir haben die «Option Graubünden» geprägt und sind bereit, sie zu realisieren. Ich werde bei den entsprechenden Artikeln dem Rat vorlegen, was sie für den Bund an Kosten bringen.

Nun möchte ich noch zu dem Stellung nehmen, was die Herren Vertreter aus Zug und Schwyz beanstandet haben, nämlich wir hätten mit Schwyz, Zug und Zürich die SOB-Strecke respektive den Hirzelunnel nicht diskutiert. Die drei Kantone waren nicht in der Behördendelegation Ostschweiz, wobei ich für Zürich sagen möchte, Herr Ständerat Jagmetti: Herr alt Regierungsrat Künzi hat es nicht für nötig erachtet, in dieser Delegation mitzumachen. Wir haben ihn immer eingeladen, er hat aber nicht teilgenommen.

Sobald der Konsens mit den Ostschweizer Kantonen gefunden worden war, orientierten wir sofort die Kantone Zug und Schwyz; auf Sachbearbeiterebene wurden sie immer auf dem laufenden gehalten. Für ein offizielles Vernehmlassungsverfahren hätten wir schlicht und einfach keine Zeit, denn Sie haben uns gebeten, diese Zusatzbotschaft Ostschweiz rechtzeitig mit der Neat-Botschaft vorzulegen. Sie haben das Tempo bestimmt, da konnten wir diejenigen, die nicht direkt betroffen

waren, nicht in dem Sinne berücksichtigen, wie wir das eigentlich gerne gemacht hätten.

Zum Schluss möchte ich noch kurz etwas zur Finanzierung und zur Organisation sagen. Der Nationalrat erhöhte den Betrag auf 14 Milliarden Franken. Ihre Kommission hält im Prinzip an diesen 14 Milliarden fest. Für die Ostschweiz besteht ein eigener Kredit. In der Öffentlichkeit kam es leider zu einem gewissen Zahlenspiel. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass nicht unterschieden wird zwischen jetzigem Preisstand und den errechneten, voraussichtlichen nominalen Endkosten im Jahre 2010 oder 2015. Diese voraussichtlichen Endkosten liegen bei einer angenommenen Teuerung von durchschnittlich 3 Prozent – im jetzigen Moment haben wir bedeutend mehr – und einer Verzinsung der Baukredite bei 24 Milliarden Franken.

Die Kreditbedürfnisse müssen und können mit jeder späteren Tranche überprüft werden. Was Sie heute beschliessen, eine erste Tranche, das ist der Projektierungskredit. Die zweite Tranche wird dann der Baukredit sein, namentlich für die Tunnel. Die dritte Tranche – auch da können Sie wieder miteden – werden dann die Zufahrtsstrecken sein. Eine Fahrt ins Blaue sollte damit, vom Ablauf her, vermieden werden können.

Meinerseits lege ich grossen Wert auf ein effizientes Controlling. Es geht hier um Milliarden, und wenn es um Milliarden geht, muss man wissen, dass man den Franken dreimal umdrehen muss, bevor man ihn ausgeben kann.

Professor Rühli von der ETH Zürich arbeitet derzeit an einem Gutachten, in dem eine wirksame Organisationsstruktur aufgezeigt werden soll, die sich auf Artikel 14 abstützen hat. Seine bisherigen Arbeiten bestätigen das, was in Artikel 14 richtungweisend festgelegt wurde. Im Vorfeld der Botschaft habe ich alle möglichen organisatorischen Varianten prüfen lassen, allen voran auch eine private bzw. gemischtwirtschaftliche Trägerschaft. In Anbetracht der sehr langfristigen Kapitalbindung griff der Bundesrat dann auf die Bahnlösung zurück. Im Lichte der mit «Bahn 2000» gemachten Erfahrungen will er sie aber um den erwähnten Koordinations- und Kontrollstab ergänzen.

Bundesrat und Parlament müssen zur Sicherstellung ihres politischen Controlling gleich bei Beginn die richtigen Weichen stellen. Wer so viel investiert, kann gar nicht anders vorgehen. Neben ökologischen und volkswirtschaftlichen Vorteilen dürfte auch die betriebswirtschaftliche Seite nicht vernachlässigt werden.

Berechnungen zeigen, dass das Projekt über eine Dauer von 60 Jahren amortisiert und verzinst werden kann, und zwar bei voller Auslastung der Kapazitäten. Wenn Sie aber zusätzliche Beschlüsse fassen, dann muss ich Ihnen sagen, dass diese Schwelwertanalyse, diese Wirtschaftlichkeitsrechnung, nicht mehr aufgehen wird. Jede unbedachte Erhöhung der Kosten verschlechtert dann auch später, eben in 60 Jahren, das Resultat.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auch zur Kenntnis zu nehmen, dass wir keine absolute Kostengenauigkeit in der Botschaft fixieren konnten, wir sprechen von minus 10 Prozent und plus 30 Prozent; Preisstand 1991, Projektierungsstand aber 1989. Wir haben alles Interesse, diese Bahn nicht zu überladen.

Damit möchte ich Sie bitten, auf die Vorlage einzutreten. Der Entscheid bedeutet eine wichtige Weichenstellung für unsere Zukunft, und zwar in europäischer Dimension, in ökologischer Hinsicht und mit Blick auf eine neue Bahninfrastruktur, die wir dringend brauchen. Dieser Beschluss ist in seiner Tragweite verkraftbar, verlangt aber Mut und den konzentrierten Einsatz der vorhandenen Kräfte. Er legt heute das unumgängliche Nötige fest und ermöglicht kommenden Generationen einen sinnvollen Weiterausbau. Dieser Beschluss bringt uns voran, stärkt uns, sichert uns die Zukunft und hilft uns, die Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor glaubwürdig abzulehnen. Ich bitte Sie, auf die Vorlagen einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Präsident: Der Rat hat zugleich Eintreten auf die Vorlage 90.040, Entwürfe A bis C, und auf die Vorlage 91.042, Entwürfe A und B, beschlossen.

Ich schlage Ihnen vor, hier die Verhandlungen abubrechen und morgen mit der Detailberatung zu beginnen.

*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*

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 18. September 1991, Vormittag
 Mercredi 18 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Hänsenberger

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
 (Alpentransit)**

**Nouvelle ligne ferroviaire
 à travers les Alpes (NLFA)
 (Transit alpin)**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 628 hiervoor – Voir page 628 ci-devant

Detailberatung – Discussion par articles

**A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen
 Eisenbahn-Alpentransversale**

**A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferro-
 viaire suisse à travers les Alpes**

M. Flückiger, rapporteur: L'arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes est intégré à l'arrêté A sur le transit alpin. Pour le financement, on prévoit toujours deux arrêts. Je tenais à vous dire cela avant que nous discutons du détail. En raison de la réunion des deux arrêts de base, il convient de se référer aux deux messages. En outre, plusieurs articles devront faire l'objet d'adaptations de caractère rédactionnel. Je ne reviendrai plus sur cette question au cours de l'examen des articles successifs.

En ce qui concerne le titre et le préambule, il n'y a évidemment aucun commentaire.

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Titel

Förderungsmaßnahmen

Wortlaut

Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

- a. der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt; und
- b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Minderheit

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Schmid, Uhlmann)
 Streichen

Art. 1bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Titre

Mesures de promotion

Texte

Au moment de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

- a. le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail et que
- b. les objectifs écologiques visés à l'article premier puissent être atteints.

Minorité

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Schmid, Uhlmann)
 Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Par 9 voix contre 6, la commission propose l'adoption d'un article 1bis en vertu duquel il convient de garantir, à l'aide de mesures appropriées, le principe du transfert vers le rail du trafic marchandises transalpin et d'atteindre les objectifs écologiques fixés. Il va cependant de soi que les mesures envisagées doivent être conformes à la constitution et qu'elles doivent être introduites par les voies législatives ordinaires.

Au premier plan, on relèvera les restrictions de trafic actuellement en vigueur, comme la limite des 28 tonnes et l'interdiction de circuler la nuit et les dimanches. La commission renonce sciemment à déterminer aujourd'hui déjà les mesures qu'il convient de prendre. Il y a lieu d'examiner l'opportunité de recourir à des moyens non conventionnels. Ainsi, par exemple, s'agissant des mesures en question, on pourrait éventuellement encourager particulièrement les techniques les plus modernes du transport combiné – on cite par exemple le système «combitrailler» – de manière à offrir une véritable alternative au transport routier conventionnel sur de longues distances. Je signale ici qu'il y aura un rapport de minorité.

M. Cavadini, porte-parole de la minorité: Nous vous demandons de conserver le texte initial du Conseil fédéral et ce, pour trois raisons principales.

Tout d'abord, le projet considérable de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes s'inscrit avant tout et surtout comme une réponse qui se veut adéquate à l'accroissement du trafic européen. Notre pays bénéficie, je le rappelle, d'une situation exceptionnelle qui en fait un passage obligé entre le nord et le sud et qui détermine son ouverture à l'Europe. Cette ouverture le sert, bien sûr, mais lui impose également des devoirs. Inscrire dans l'arrêté l'obligation de transit des marchandises par le rail revient à limiter drastiquement l'offre de passage que nous devons fournir, c'est en fait ouvrir une porte et en fermer une autre.

Ensuite, dans les négociations que notre pays poursuit avec ses partenaires européens, l'une des pierres d'achoppement réside précisément dans la limitation du nombre des passages routiers. Chacun le sait, la querelle quasi mythique des 28 et 40 tonnes a beaucoup fait pour notre célébrité à l'étranger. Interdire au Conseil fédéral toute marge de négociation n'est ni souhaitable ni raisonnable.

Enfin, le projet est déjà très menacé. Nous ne parlerons que pour mémoire des intentions référendaires des milieux écologistes. De plus, il faudra bien dire au peuple suisse que la réali-

sation de la nouvelle ligne ferroviaire alpine coûtera beaucoup plus que les 10 ou 15 milliards prévus; l'addition sera si considérable qu'elle paraîtra insupportable à moins que la raison nous revienne. Si nous ne voulons pas en plus que les transporteurs, soutenus par les clubs d'automobilistes, ne rejoignent les écologistes dans une opposition décisive, il est temps de le dire et de renoncer à inscrire cette pétition de principe dans l'arrêté.

Pour des raisons essentielles et pour ne pas affaiblir dangereusement le sens de l'entreprise générale, nous vous demandons de biffer l'article 1bis.

Danioth: Sie gestatten mir, als «Vater» dieses Artikels 1bis einige Ausführungen zu machen, weil es sich hier doch um eine Kernbestimmung des Beschlusses handelt. Dieser von der Kommissionmehrheit gutgeheissene Artikel verpflichtet den Bundesrat, alle geeigneten und verfassungskonformen Massnahmen zu ergreifen, um längerfristig sicherzustellen, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Diese Ergänzung stellt gleichsam das Hauptanliegen und Herzstück der Anliegen des Kantons Uri dar, wie sie auch der auf dem Tisch unseres Parlaments befindlichen Standesinitiative eigen sind. Es wäre indessen verfehlt anzunehmen, diese Verstärkung des Hauptbeschlusses durch eine griffige Bestimmung diene ausschliesslich den Interessen der betroffenen Bevölkerung an den Linien der kommenden Neat. Eine Ergänzung und Verstärkung des Grundsatzartikels halte ich für notwendig. Sie ist geradezu von fundamentaler Bedeutung für die Wirksamkeit der mit dem Alpen transit angestrebten Ziele: Dank einer Verkehrsteilung und der dauernden Abwicklung des Güterfernverkehrs im Grundsatz auf der Schiene soll der Abbau der übermässigen Belastung der Alpen erreicht werden.

Nun mag man zwar einwenden, dass der Nationalrat einen Passus in Artikel 2 Litera c eingefügt hat: «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.» Abgesehen davon, dass diese Bestimmung eine zu enge Umschreibung möglicher und notwendiger Massnahmen beinhaltet, steht sie auf der Stufe der baulichen Massnahmen für die beiden Transitachsen. Sie ist lediglich punktueller Natur, es fehlt ihr die Zielsetzung, wonach sich der alpenquerende Gütertransit grundsätzlich und dauernd auf der Schiene abwickeln muss und damit nachhaltig und dauerhaft Umweltbedingungen erreicht werden können, wie sie in Artikel 1 umschrieben sind.

Solche langfristige Förderungsmassnahmen beschränken sich nicht auf flankierende Massnahmen im engeren Sinn, wenn diese auch von grosser Wichtigkeit sind. Sie kennen diese alle: Es handelt sich um die aktuellen schweizerischen Sonderregelungen wie Gewichtslimits, Fahrzeitbeschränkungen sowie die neuzugestaltende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Zu nennen sind auch weitergehende und weitergreifende Massnahmen zum Vollzug der Luftreinhalteverordnung; alles Massnahmen mit unmittelbarer Wirkung auf die Strasse, auf die Flanken der Neat.

Nun aber sind nicht allein die Flanken der neuen Alpen transitlinie zu stärken, sondern auch die ihr immanenten Bedingungen, also die Konditionen des zukünftigen Bahntransportes auf der Neat selber. Nebst der vom Bundesrat bereits beschlossenen Uebergangslösung auf der Gotthard- und Lötschberg-Strecke bezüglich Huckepack betrachte ich alle Massnahmen, welche längerfristig zu einer optimalen betrieblichen und politisch-gesellschaftlichen Akzeptanz der Neat beitragen, als sinnvoll und gegeben. Ich verstehe darunter auch Schritte zu einer europäischen Förderung des kombinierten Verkehrs.

Ich habe nun bei der Ausformulierung dieses wohlbedachten Antrages in der Kommission der Versuchung widerstanden, die zuvor im Nationalrat erhobene Forderung wiederaufzunehmen, wonach der alpenquerende Gütertransitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten decken muss. Dies wird selbst bei einer wirtschaftlichen Realisierung und sparsamen Betriebsführung kaum möglich sein – auf alle

Fälle nicht kurzfristig. Es wäre denn auch ungerecht, von diesem neuen Verkehrsträger die Eigenwirtschaftlichkeit zu fordern, während dies bei allen übrigen heutigen Verkehrsträgern auf der Strasse, der Schiene, in der Luft nicht der Fall ist. Dies vor allem deshalb, weil unsere heutigen Verkehrs- bzw. Mobilitätsbedürfnisse nicht zu kostendeckenden Preisen befriedigt werden, weil besonders die externen Umwelt- und die Sozialkosten dem betreffenden Verkehrsträger nicht angelastet werden. Es lässt sich nicht bestreiten, dass in unserem Lande und in den meisten Staaten der EG noch ein weiter Weg in Richtung Umdenken beschritten werden muss. Es dürfen für die einzelnen Verkehrsträger nicht unterschiedlich lange Spiesse bereitgestellt werden.

Die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit ist nicht nur sachlich nicht vertretbar, sondern wäre auch politisch kontraproduktiv. Mit unrealistischen Rahmenbedingungen würde die Akzeptanz der Neat geschwächt und nicht gestärkt.

Die neue Bestimmung ist – entgegen gewisser Stimmen, die in den letzten Tagen laut wurden – durchaus verfassungs- und europakonform; verfassungskonform, weil es sich nicht um einen gesetzlichen Zwang zur Verwirklichung der darin festgehaltenen Verkehrsteilung handelt. Im Brief, den Sie erhalten haben, geht der TCS völlig an der Sache vorbei, wenn er vom «gesetzlichen Zwang, die Güter ausschliesslich auf der Strasse zu transportieren» schreibt. Es ist gar kein Zwang festgelegt und in den Beschluss aufgenommen. Auch die Ausschliesslichkeit des Schienentransportes wird nirgends verlangt. Man hat offenbar in der Aufregung diese Bestimmung falsch gelesen. Verfassungsmässige Bedenken sind daher nicht am Platz.

Es geht um Förderungsmassnahmen, aber um sämtliche Förderungsmassnahmen. Die abgelehnte KVP (koordinierte Verkehrspolitik) darf also nicht zum Vorwand genommen werden, diese Ergänzung abzulehnen. Bundesrat und Parlament haben zu wiederholten Gelegenheiten ihren Willen bekundet, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Wir haben hier nun eine wertvolle und nicht wiederkehrende Gelegenheit.

Die neue Bestimmung ist auch EG-kompatibel, wie mir von Herrn Staatssekretär Blankart und Herrn Botschafter Kellenberger ausdrücklich bestätigt worden ist; sie haben ausdrücklich bestätigt, dass diese Bestimmung durchaus mit dem Konzept der Schweiz in Einklang gebracht werden kann, und vor allem, dass sie mit der Grundfreiheit des freien Warenverkehrs vereinbar ist. Die Freiheit als solche wird nicht unterdrückt. Es werden keine rechtlichen oder tatsächlichen Schranken errichtet. Die Wahlfreiheit des geeigneten Transportmittels bleibt auch europäisch gewährleistet. Allerdings – das muss ich eingestehen – werden die Rahmenbedingungen verändert werden müssen, innerhalb welcher sich der Verkehr abwickelt. Eine schrankenlose Freiheit wird auch die Grundfreiheit nach dem neuen EG-Recht nicht sein können. Die Freiheit hört dort auf, wo der Verkehr zum Erliegen kommt; wir riskieren einen totalen Verkehrsinfarkt, wenn wir nicht eine sinnvolle Kanalisierung des Verkehrs, auch gesamteuropäisch, anstreben.

Diese Förderungsmassnahmen sollen zu einer zukunftsgerichteten Verkehrsteilung beitragen. Die Formulierung lässt weiterhin – das ist vom TCS ebenfalls übersehen worden – Ausnahmen des Gütertransportes auf der Strasse durchaus zu. Aber das Schwergewicht der Förderung muss auf einer dauernden Entflechtung und Zuweisung des kombinierten Verkehrs auf den Schienenweg liegen. Mit dem Auftrag an den Bundesrat, dauerhafte Förderungsmassnahmen zu ergreifen, kann die Schweiz nach meiner festen Ueberzeugung für eine zukunftsorientierte und sinnvolle europäische Verkehrspolitik eine wichtige Bresche öffnen, die nur in einer situations- und bedürfnisgerechten Verkehrsteilung bestehen kann.

Ich bin überzeugt davon, dass die Schweiz mit dem Eintreten, das Sie gestern beschlossen haben, ein Zeichen setzt. Mit dem Zusatz der optimalen Ausschöpfung unserer heutigen rechtlichen und tatsächlichen Förderungsmöglichkeiten unterstreicht sie auch die Glaubwürdigkeit dieses Neat-Beschlusses und erbringt für die europäische Verkehrsteilung eine sinnvolle Pionierleistung.

In diesem Sinne bitte ich Sie um ein klares Bekenntnis zu diesem Förderungsartikel. Ich danke Ihnen dafür.

M. Ducret: C'est une étape que M. Danioth veut nous faire franchir. Il a obtenu la majorité en commission. Il veut introduire de l'autoritarisme dans le choix. Cela n'est pas possible. Nous essayons tous d'aller dans le même sens que lui. Nous ne sommes pas d'un avis contraire, mais nous pensons qu'il vaut mieux offrir au transport international de bonnes conditions, qui seront ces tunnels de base, plutôt que de mauvais règlements.

La destruction de l'économie dans les pays de l'Est provient précisément de cet autoritarisme qu'ils ont cru pouvoir introduire. Obliger les gens à faire ceci ou cela, c'est contraire à toute société développée économiquement telle que la nôtre. C'est contraire même à vos propres principes. Jamais vous-même, dans votre parti, n'avez tenu un discours autoritaire sur l'économie. Vous êtes pour une certaine liberté, mais pour une liberté qui, dès qu'elle vous gêne, devrait être brisée.

J'ai toujours été plein d'admiration pour la Suisse centrale et pour vos voisins de banc, notamment, pour Nidwald et Obwald. Ces cantons ont accepté une traversée autoroutière qui, pourtant, a amené un trafic qu'ils n'avaient jamais eu. Le Gothard n'a jamais passé par le canton de Nidwald, et pourtant ces cantons l'ont accepté, dans l'intérêt de la liberté du transport et de l'économie suisse et européenne. Ne mettez donc pas un obstacle dont vous savez qu'il sera infranchissable pour le Conseil fédéral.

Nous nous sommes montrés prêts à discuter et à demander qu'on encourage M. Ogi, qui d'ailleurs se bat avec une énergie que nous devons lui reconnaître, afin d'obtenir de l'Europe qu'elle traverse, avec ses marchandises, la Suisse par chemin de fer. Si nous acceptons ce projet, c'est dans ce but. Or, si on empêche M. Ogi d'être libre dans ses discussions, si on le contraint, par ce qui découle de ce «en principe», ou cela ne veut rien dire, on peut le craindre, et ce n'est qu'électorale, ou cela veut dire quelque chose, et à ce moment-là le Conseil fédéral doit mettre des obstacles au transport par camions. C'est exactement ce que veulent un certain nombre de membres de ce Parlement. Des écologistes et même des membres de la commission se sont prononcés dans ce sens.

Je pense donc que nos intentions et celles du Conseil fédéral sont claires. On ne dépense pas 15 milliards pour rien, mais bien dans le but de diminuer le trafic routier. Je vous encourage donc à ne pas créer une divergence avec le Conseil national et à rester dans l'optique de l'article premier tel que proposé.

Piller: Nur ganz kurz: Die Freiburger Ständesvertreter haben sich gestern nicht zu Wort gemeldet, weil wir Freiburger nicht direkt betroffen sind. Aber wir profitieren natürlich auch von dieser Alpentransversale und unterstützen das Vorhaben.

Was Herr Ducret jetzt gerade gesagt hat, geht jedoch etwas weit. Ich werde hier aus Ueberzeugung der Mehrheit zustimmen, das ist ganz klar. Trotzdem bin ich ein klarer Befürworter und Verfechter der freien, sozialen Marktwirtschaft. Der Vergleich mit dem Ostblock, lieber Herr Kollege Ducret, scheint mir etwas gewagt, wenn wir Schweizer nun in diesem Bereich Haupttransversale Nord-Süd gewisse Bestimmungen festlegen, die international auch einen Pilotcharakter haben könnten.

Wir wollen eine Eisenbahntransversale durch die Alpen bauen. Wir wollen dieses Projekt als Alternative anbieten, Herr Bundesrat Ogi, und da scheint es mir richtig, dass wir ganz klar sagen, was wir wollen. Wir wollen, dass der Güterfernverkehr auf die Schiene verlagert wird. Bei mir hört die Freiheit schon noch etwas früher auf, Herr Kollege Danioth, als dann, wenn der Verkehr zusammenbricht. Die Freiheit hört dort auf, wo unser Volk gesundheitlich, an Leib und Leben, geschädigt wird. Gerade im Urnerland wird der Verkehr noch wachsen, die Zahl der Personenwagen wird zunehmen. Wenn ein solches Jahrhundertwerk, das Milliarden kostet, gebaut wird, dann wollen der Stimmbürger und die Stimmbürgerin wissen, ob dieses Werk auch optimal genutzt wird. Optimal genutzt ist es dann, wenn wir klar festlegen, dass der Güterfernverkehr auf der Schiene abgewickelt wird.

Mir scheint dieser Mehrheitsantrag absolut logisch, auch im Hinblick auf unsere Verhandlungen mit der EG. Wir haben im-

mer gesagt: Wir können diesen Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen nicht öffnen. Man könnte darüber diskutieren, ob unsere Haltung wirklich der Weisheit letzter Schluss war. Aber schliesslich haben wir klar dokumentiert, dass wir diesen Warentransport auf der Strasse nicht mehr akzeptieren können. Dann sollten wir auch den Mut haben und sagen: Wir wollen, dass der Bundesrat ein Konzept erarbeitet, damit dann, wenn es soweit ist, klar festgelegt ist, dass die Güter auf dem Schienenweg transportiert werden.

Ich persönlich – ich betone das noch einmal – stimme hier mit der Mehrheit. Dabei möchte ich mir nicht den Vorwurf einhandeln, dass ich gegen die freie Marktwirtschaft bin. Das stimmt überhaupt nicht. Ich bin für die freie soziale Marktwirtschaft. Aber ich bin dafür, dass die Freiheit dort ihre Grenzen hat, wo das Volk in seiner Gesundheit geschädigt werden könnte.

Bundesrat Ogi: Ueber das Ziel, den Güterfernverkehr langfristig auf die Schiene zu verlegen, besteht sogar unter den Verkehrsministern der EG Einigkeit: Sie haben das nach einer Aussprache zwischen dem österreichischen Verkehrsminister und mir am 27. März 1991 in Brüssel auch beschlossen. Leider ging dieser Beschluss in der Öffentlichkeit etwas unter.

Es ist auch dem Bundesrat ernst, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Er will ja eine möglichst umweltschonende Bewältigung dieses Gütertransitverkehrs. Die Botschaft zeigt auch auf, welche Massnahmen der Bundesrat bereits getroffen hat und welche weiteren Massnahmen noch zu treffen sind. Ich erinnere Sie an das Luftreinhalte-Konzept, an die Schwerverkehrsabgabe, die ja leistungsabhängig ausgestaltet werden soll; ich erinnere Sie an das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite. Das haben wir erreicht, die 40-Tonnen-Limite wird tel quel von der EG nicht mehr gefordert. Ich erinnere Sie an das Nachtfahrverbot, ich erinnere Sie an das Sonntagsfahrverbot, an die CO₂-Abgabe, die möglicherweise auch eingeführt werden soll. Wenn Sie jetzt noch mehr verlangen, dann muss ich Ihnen sagen – und Herrn Ständerat Ducret zustimmen –: dann werden Sie in den Verhandlungen, die mit der EG im Moment in der Sache «Transit» nicht sehr positiv laufen – man ist nicht bereit, diese 50 Lastwagen pro Tag zu akzeptieren, d. h. 15 000 pro Jahr –, unsere Ausgangsposition schwächen.

Diese Beurteilung der Lage müssen Sie vornehmen. Man kann den Antrag von Herrn Danioth – bzw. der Kommissionmehrheit – drehen und wenden, wie man will, aber er will den Gütertransitverkehr auf der Strasse grundsätzlich verhindern. Die Betriebsaufnahme wird erst in zwanzig Jahren erfolgen können. Was wird in zwanzig Jahren sein? Vielleicht eine andere Ausgangslage. Auf alle Fälle wird bis dahin viel Wasser die Reuss hinunterfliessen. Wir sollten uns heute einfach nicht so binden.

Wenn man mit den Verkehrsministern der EG diskutiert und verhandelt, ist es wirklich schwierig, bei jedem neuen Treffen sagen zu müssen: Jetzt ist schon wieder dies und das gefordert bzw. beschlossen worden. Das wird für uns langsam so schwierig, dass ich mir manchmal vorkomme, als ob Sie mich auf eine Tour d'Europe – um nicht zu sagen die Tour de France oder den Giro d'Italia – schicken: alle anderen haben ein Rennvelo – ein Villiger-Rennvelo –, und der Ogi hat ein Militärvelo. So geht es natürlich nicht. Auch das neue Militärvelo ist nicht so schnittig, so aerodynamisch wie beispielsweise ein Villiger-Rad. Ich mache deshalb nicht Werbung für meinen Kollegen. Aber es ist so. Die Ausgangslage wird für uns immer schwieriger.

Ich erinnere Sie auch daran, dass die Kommission des Nationalrats und der Nationalrat – mit immerhin 102 zu 59 Stimmen – einen ähnlich lautenden Antrag abgelehnt haben. Ich muss trotz allem – Herr Danioth hat da zwar widersprochen – in aller Freundschaft sagen: Auch die KVP, die vom Volk abgelehnt wurde, beinhaltete einen ähnlichen Artikel.

Ich möchte Ihnen einige Zahlen – ich habe das gestern angekündigt – zur Beurteilung Ihrer Beschlussfassung bekanntgeben. Der Gütertransitverkehr auf der Strasse umfasst heute 300 000 Lastwagen. Insgesamt sind es aber 700 000 Lastwagen, die auf unseren Transitstrassen zirkulieren. Hausgemachten alpenquerenden Verkehr haben wir auch noch, näm-

lich 400 000 Lastwagen. Auf der Schiene transportieren wir heute schon im Transit 14 Millionen Tonnen, davon im Hucklepack 2,3 Millionen Tonnen; insgesamt, also Schiene und Strasse, sind es 18 Millionen Tonnen. Wir transitieren heute bereits über 80 Prozent des Verkehrs auf der Schiene. Das darf man zur Kenntnis nehmen. Wenn das Konzept verwirklicht ist, der Gotthard und Lötschberg gebaut sind, dann werden am Gotthard 48 bis 50 Millionen Tonnen und am Lötschberg 19 Millionen Tonnen Kapazität vorhanden sein.

- Darf ich Ihnen noch einige Zahlen sagen in bezug auf Lastwagendurchfahrten, damit Sie das Ganze etwas relativieren können? Auf der N 2 im Kanton Uri verkehren im Durchschnitt 12 700 PW täglich und 2300 Lastwagen, gibt 15 000 Fahrzeuge. In Bellinzona sind es 21 100 PW und 3000 Lastwagen, gibt 24 000 Fahrzeuge. Auf der N 2 in Pratteln, das wollen wir auch nicht vergessen, sind es 69 400 PW und 10 600 Lastwagen, gibt 80 000 Fahrzeuge. Und im Raum Bern, im Grauholz, sind es auf der N 1 39 300 PW und 5700 Lastwagen, gibt 45 000 Fahrzeuge. In Martigny, um die Romandie nicht zu vergessen, sind es auf der N 9 13 500 PW und 1600 Lastwagen, sind 15 100 Fahrzeuge.

Ich bin der Meinung, Sie sollten hier keine Differenz zum Nationalrat schaffen. Mit Artikel 1, den Sie bereits beschlossen haben, ist eigentlich gesagt, dass wir das im Sinne von Herrn Ständerat Danioth tun. Aber wenn Sie hier eine Differenz schaffen, schaffen Sie auch eine Schwierigkeit im Hinblick auf die Verhandlungen mit der EG; ich bitte Sie, uns in dieser Phase von dieser Schwierigkeit zu entbinden. Es wird langsam unmöglich, mit der EG zu verhandeln, weil die EG nicht verstehen will, dass wir ständig mit neuen Forderungen kommen. Damit schwächen wir auch unser Gesamtpaket Neat.

Danioth: Sie gestatten, dass ich – auch wenn es unüblich ist – nach dem Bundesrat nochmals das Wort ergreife. Ich muss gestehen: In der Kommission hat Herr Bundesrat Ogi mehr Verständnis gezeigt. Nun wird eine klar ablehnende Position eingenommen.

Herr Bundesrat Ogi, ich habe Ihnen erklärt und habe das gestern auch gesagt: Ich bin für die Neat, ich trete nicht nur hier oder in der Kommission für die Neat ein. Ich trete auch an meiner «Heimatfront» für die Neat ein, wo das nicht so leicht ist. Aber ich begreife nicht, dass Sie sich selber die beste Waffe aus der Hand schlagen lassen, die Sie in Brüssel haben, um die Neat zu verkaufen!

Es ist keineswegs so, dass wir jetzt diese Massnahmen ergreifen müssen. Es steht ausdrücklich: «Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme» Auf die Inbetriebnahme soll gewährleistet werden – nicht mit Zwang, Herr Kollege Ducret, sans obligation –, mit Förderungsmassnahmen, lesen Sie den Titel von Artikel 1bis! Was kann man da noch weniger verlangen? Mit Förderungsmassnahmen soll sichergestellt werden, dass der Gütertransit, nicht jeglicher Güterverkehr, auf der Schiene abgewickelt wird.

Der Kleinbetriebsinhaber, der Gemüsehändler von Bergamo oder von Como kann nach wie vor mit seinem Lastwagen über den Gotthard in die Deutschschweiz und in die Nordschweiz kommen. Das sind nicht die Probleme. Die Lebensmittel- und andere dringliche Transporte, wenn sie die Bahn nicht bewältigen kann, sollen auch nachher durchaus auf der Strasse erfolgen. Aber längerfristig soll zur Hauptsache eine Verkehrsteilung im Sinne einer Verlagerung erfolgen.

Ich kann nicht begreifen, dass man sagt: In zwanzig Jahren ist die Situation anders. Herr Bundesrat Ogi, in zwanzig Jahren haben wir hoffentlich die Neat! Dann müssen diese prinzipiellen Grundlagen stimmen, die wir jetzt für die Neat festlegen. Für mich ist die betriebliche und die politische Akzeptanz dieser Milliardeninvestition von entscheidender Bedeutung. Wenn wir hier Zweifel haben und diese Zweifel sogar nach Brüssel tragen, dann begreife ich Sie nicht mehr. Sie vergleichen das mit dem Militärvelo, das man Ihnen gibt. Ich meine, Sie bekommen ein Mountainbike, mit dem Sie sehr gut umzugehen wissen. Ich weiss, Sie sind ein guter Sportler. Ergreifen Sie das Mountainbike!

Zum Schluss noch eine Stellungnahme, auch neuesten Datums: «Die Schweiz muss für den EG-Transit möglichst rasch

eine glaubwürdige Alternative zum Strassentransport anbieten.» Eine Alternative kann man nur anbieten, wenn man diese fördert; kein Zwang. Wissen Sie, wer das geschrieben hat? Nicht eine grüne Organisation: das wurde vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband geschrieben und an einem Presseseminar publiziert; allerdings wurden auch andere Forderungen erhoben, aber diese gehörten dazu. Seien Sie dankbar, wenn wir Ihnen diese Waffe in die Hand geben. Ich möchte Sie bitten, dem zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	22 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	16 Stimmen

M. Cavadini: M. Danioth a parlé en commission d'un article qui appartenait à son credo. Comme nous sommes dans le domaine de la foi et que nous considérons que nous venons d'entonner plutôt le requiem, nous vous informons que nous ne voterons pas le projet tel qu'il nous est soumis.

Art. 2

Antrag der Kommission

Einleitung, Bst. a–c

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Bst. bbis

bbis. den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard;

Art. 2

Proposition de la commission

Introduction, let. a–c

Adhérer à la décision du Conseil national

Let. bbis

bbis. Un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard;

Angenommen – Adopté

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Titel

Anliegen der Kantone

Wortlaut

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach umweltschonender Linienführung und zum Schutz der Siedlungsräume ist im Rahmen der Planung

Art. 2bis

Proposition de la commission

Titre

Demande des cantons

Texte

Les demandes des cantons concernant un tracé ménageant l'environnement et la protection des zones habitées seront prises en considération de manière appropriée lors de la planification et de la réalisation.

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 2bis, la commission propose de supprimer les parenthèses et de dire au lieu de: «Les intérêts des cantons concernés (tracé ménageant l'environnement)», nous disons: «Les demandes des cantons concernant un tracé ménageant l'environnement» et en ajoutant «.... et la protection des zones habitées», ce qui ne change rien quant au fond. On ne peut déduire de cette formulation aucun droit à de nouveaux tronçons en tunnels.

Iten: Ich habe gestern feststellen können, dass Bundesrat Ogi gerne vom grossen Wurf spricht, aber weniger gerne von den Details. Wenn wir auf die Details und die Regionalprobleme zu sprechen kommen, so um des Ganzen willen – ich möchte das gleiche betonen wie vorher Herr Danioth.

Unter der Marginalie «Anliegen der Kantone» möchte ich eine Frage stellen, die nicht genau zu Artikel 2bis passt. Herr Bundesrat Ogi hat mir aber gestern geraten, diese Frage nicht beim Eintreten zu stellen, sondern bei der Detailberatung. Es

handelt sich um die archäologischen Grabungen entlang der «Bahn 2000» und der Neat-Strecken. Ich werfe diese Frage nicht nur aus lokalem Interesse auf, sie soll nur exemplarisch am Beispiel von Zug abgehandelt werden; sie betrifft aber alle Kantone, die entlang den neuen Strecken liegen.

Im Rahmen der «Bahn 2000» und des Ausbaus der Neat-Strecken soll im Kanton Zug auf der Strecke von Cham nach Rotkreuz die bestehende Bahnlinie auf Doppelspur ausgebaut werden. Zahlreiche archäologische Funde entlang des Zugersees zeigen, dass auf der geplanten Strecke mit verschiedenen archäologischen Fundstellen zu rechnen ist. Die Kantonsarchäologie Zug ist gesetzlich verpflichtet, allfällige archäologische Funde und Befunde sicherzustellen.

Aufgrund der Resultate einiger bereits erfolgter Untersuchungen steht heute fest, dass zur Rettung dieser unmittelbar bedrohten Kulturgüter einige grössere archäologische Rettungsgrabungen anzusetzen sind. Rettung bedeutet in diesem Zusammenhang nicht die Erhaltung, sondern das Dokumentieren der Befunde und das Bergen von Funden vor deren endgültiger Zerstörung.

Die Finanzierung dieser Rettungsmassnahmen ist rechtlich allerdings noch nicht geklärt. Der Kanton Zug wie auch der Verband der schweizerischen Kantonsarchäologen vertreten die Meinung, die Finanzierung der archäologischen Schutzmassnahmen im Rahmen von «Bahn 2000» sei gemäss Konzept «Archäologie und 'Bahn 2000'», welches von einer Arbeitsgruppe des Bundesamtes für Verkehr ausgearbeitet wurde, zu realisieren. So lange die finanzielle Zuständigkeit bzw. die Verbindlichkeit des Konzeptes «Archäologie und 'Bahn 2000'» nicht geklärt sind, sieht sich der Kanton Zug ausserstande, die erwähnten Rettungsmassnahmen durchzuführen. Dies wiederum vergrössert den Vollzugsrückstand bei der Realisierung von «Bahn 2000».

Soll das Projekt «Bahn 2000», das auch der Neat dient, nicht unnötig verzögert werden, so muss in dieser Sache möglichst bald entschieden werden.

Ich frage also Bundesrat Ogi: Wann ist vom Bundesrat bzw. vom Bundesamt für Verkehr in der Sache «Archäologie und 'Bahn 2000'» ein Entscheid zu erwarten?

Bundesrat Ogi: Ich werde zu drei Artikeln etwas lange reden müssen, nämlich zu den Artikeln 2bis, 3 und 4.

Artikel 2bis entstand im Nationalrat. Er will dokumentieren, dass die Bahnen beim Bau des Werkes eine möglichst schonende Linienführung wählen sollen. Es ist unbestritten, dass sich auch der Bahnbau an den durch die Rechtsordnung gesetzten Rahmen zu halten hat, d. h. zum Beispiel: Man kann heute keine Neat mehr bauen, die keine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen würde. Das ergibt sich schon aus Artikel 9 des Umweltschutzgesetzes.

Die vorgeschlagene Bestimmung, wonach die Siedlungsräume zu schützen seien, würde aber Probleme schaffen. Es gibt Kreise, die sich darunter eine Bahn vorstellen, die alle Ortschaften – ich betone, alle Ortschaften – untertunnelt oder grossräumig umfährt. Will man damit – das möchte ich gerade die Urner fragen – eine Urner Metro, oder will man damit erreichen, dass beispielsweise Bellinzona unterfahren wird? Zu einer solchen Lösung könnte der Bundesrat nicht Hand bieten. Die Kosten einer derartigen Neat-Metro würden in keinem Verhältnis mehr zum erwarteten Ertrag stehen. Eine solche Neat könnten wir uns nicht leisten. Wir dürfen nicht nur die Umweltverantwortung spüren, sondern wir müssen auch die Verantwortung in Sachen Finanzen spüren.

Ich möchte Ihnen – wie gestern angekündigt – jetzt einige Zahlen zur Beurteilung geben. Im Kreditrahmen von 14 Milliarden Franken, der vom Nationalrat und von Ihrer Kommission beschlossen wurde, sind eingeschlossen: der Vortunnel Uri, d. h. ein Tunnel Erstfeld–Amsteg; eine geeignete Umfahrung von Bellinzona, d. h. die westliche Umfahrung von Bellinzona; eine allfällige Variante Raron-Ost, also eine Ausfahrt im Raume Baltschieder, aber nicht in Mündbach; die Verlängerung bis zur Tellenburg in Frutigen und die Voraussetzungen für einen Niesen-Flankentunnel. Nicht im Kredit inbegriffen sind: eine Aufgabe des heutigen Bahnhofs Flüelen, ein Zentralbahnhof Uri, die Verlegung bestehender Anlagen beispielsweise in

Chiasso und in Erstfeld; Maximalforderungen in bezug auf die Baustellenerschliessung am Gotthard, beispielsweise wenn eine völlig neue Bahn in den Raum Surselva verlangt würde; der Zusatzast nach Mündbach.

Die Auswirkungen all dieser Zusätze sind natürlich enorm, und man müsste mit Zusatzkosten von vier bis fünf Milliarden Franken rechnen. Da wäre beispielsweise einmal ein Zentralbahnhof Uri, dann auch die Südzufahrt zum Gotthard; ich denke an die Verlegung der alten Bahn Bodio–Monte Ceneri, ich denke aber auch an die Variante Mündbach. Wir kommen bei Artikel 4 darauf zurück. Dann stellt sich auch die Frage des Tiefbahnhofs Luzern oder die Frage der Umfahrung des Bahnhofs Lugano, die aus dieser Formulierung entstehen und Auswirkungen haben könnte.

Ich möchte Ihnen in diesem Zusammenhang – auch mit Blick auf die Artikel 3 und 4 – auch sagen, was in der Verkehrspolitik gesamthaft auf uns zukommt: Wir haben zunächst einmal die Kosten für «Bahn 2000», heute auf 9 bis 10 Milliarden Franken budgetiert. Dann haben wir für 18 Milliarden Franken den restlichen Nationalstrassenausbau. Das dürfen wir nicht ganz vergessen. Dann kommt die Neat mit den Kosten von 15 Milliarden Franken inklusive Ostschweiz. Das wird dazu führen, dass wir in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren Projekte für rund 42,8 Milliarden Franken vorhaben. Das wird von 1997 bis ins Jahr 2003 Belastungen von 3 bis 4 Milliarden Franken pro Jahr geben. Das müssen Sie wissen, wenn Sie jetzt diese Zusätze beschliessen.

Schliesslich möchte ich Herrn Ständerat Iten auf seine Anfrage folgendes antworten: Im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau hat sich mit den Archäologen eine gute Zusammenarbeit entwickelt, indem insbesondere frühzeitig festgelegt wird, wo allenfalls zu graben ist. Es ist vorgesehen, für «Bahn 2000» und für die Neat eine ähnliche Zusammenarbeit aufzubauen. In diesem Sinne kann ich Ihnen versichern, dass wir der Problematik volle Aufmerksamkeit schenken werden. Ich bitte Sie, diesen Artikel 2bis abzulehnen, weil er in seiner Auswirkung finanziell grosse Zusatzbelastungen bringen könnte.

Lauber: Gestatten Sie mir einige Bemerkungen zu diesem Artikel 2bis. Das starke Verkehrswachstum auf der Strasse erfordert bereits heute Sanierungsmassnahmen, weil auf den Transitachsen zunehmend Kapazitätsengpässe auftreten und weil die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung nicht mehr eingehalten werden können.

Der Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale stellt in diesem Zusammenhang eine langfristige Option für eine neue Verkehrsverteilung zwischen Schiene und Strasse dar. Bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen Alpentransversale handelt es sich um ein technisch äusserst anspruchsvolles Projekt mit einer langen Bauzeit, während der in den betroffenen Gebieten mit gewissen Beeinträchtigungen gerechnet werden muss. Diese müssen wir akzeptieren. Auch der Betrieb wird langfristig gewisse Konsequenzen haben. Aufgrund dieser Sachlage gilt als unabdingbare Voraussetzung für die Eisenbahn-Alpentransversale, eine umweltschonende Linienführung zu wählen.

Es darf in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass sich die Umweltverträglichkeitsprüfung lediglich auf ein bestimmtes Projekt bezieht und dass dieser Einfluss bei der Variantenwahl nicht allein massgeblich ist.

Bei der Wahl der Linienführung sind daher die Umweltaspekte sorgfältig miteinzubeziehen und zu gewichten, damit eine Variante bestimmt wird, die die wesentlichen umweltrelevanten Aspekte gebührend berücksichtigt.

Die Realisierung der Eisenbahn-Alpentransversale wird in den betroffenen Siedlungsräumen zu einer räumlichen Trennung führen, die im Extremfall wie eine Barriere für den Wohnraum wirken kann, die die menschlichen Aktivitäten und die Verkehrsbeziehungen tangiert. In den Siedlungsräumen wird die Neue Eisenbahn-Alpentransversale vor allem wegen der Verkehrszunahme – insbesondere natürlich der Güterzüge – zum Teil doch erhebliche Raum- und Umweltauswirkungen bringen. Es gilt daher – meinen wir –, bei der Wahl der Linienführung darauf zu achten, dass diese Siedlungsräume – wenn im-

mer möglich, das wird nicht durchweg zu garantieren sein, aber wenn immer machbar – verschont werden. Dabei soll in erster Linie geprüft werden, ob ein Siedlungsraum effektiv tangiert werden muss oder ob durch eine geschickte Wahl der Linienführung die Wohngebiete umfahren werden können.

Aufgrund der Konzeption der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale werden doch Siedlungen durchquert, ohne dass ein Halt der Züge vorgesehen ist. Bei solchen Siedlungen bringt eine Zunahme des Eisenbahnverkehrs doch mehr Umweltbelastungen und führt unweigerlich zu einer Verminderung der notwendigen Wohnqualität. Warum also diese Siedlungsräume unnötig irreversibel belasten, wenn man sie durch eine vernünftige Wahl der Linienführung für immer entlasten könnte?

Wir wollen mit diesem Zusatz keineswegs verlangen, dass überall Tunnels gebaut werden oder dass die Tunnels überall länger werden. Das ist nicht der Sinn dieser Übung. Wir wollten damit zum Ausdruck bringen, dass man dem Schutz der Siedlungsräume – dort, wo eben Menschen wohnen – eine erhöhte Beachtung schenkt.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, der Kommission zu folgen und diesem Artikel 2bis in der von ihr vorgeschlagenen Fassung zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Ich wäre dankbar, wenn ich jeweils am Schluss zu diesen Anträgen Stellung beziehen dürfte.

Ich möchte Ihnen noch einmal sagen: Diese Formulierung wird dazu führen, dass wir mehr Tunnels bauen müssen. Ich frage diejenigen, die den Antrag eingereicht haben: Was bedeutet der Zusatz, wonach Siedlungsräume zu schützen sind? Das wird dazu führen, dass Ortschaften unterfahren, dass mehr Tunnels gebaut werden müssen. Das wird zu unglaublichen Zusatzkosten führen.

Ich möchte Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen. Sonst muss ich Ihnen sagen: Wir sind nicht in der Lage, diese Neat zu bauen. Die Schwellenwertanalyse wird dann nicht mehr positiv ausfallen. Die betriebswirtschaftlichen Überlegungen, die wir in der Botschaft aufgeführt haben, werden nicht mehr stimmen. Das ist ein sehr, sehr wichtiger Artikel. Ich bitte Sie dringend, diesen Antrag der Kommission abzulehnen.

Präsident: Ich möchte nur der Ordnung halber festhalten: Es war dem Rat kein Streichungsantrag bekannt. Es lag nur der Antrag der Kommission auf einen gegenüber dem Beschluss des Nationalrates ergänzten Artikel 2bis vor. Herr Bundesrat Ogi hat in seinem Votum den Streichungsantrag des Bundesrates begründet.

Ziegler: Entschuldigen Sie, dass ich mich erst jetzt melde. Nachdem klar ist, wie die Abstimmung laufen soll, ist es doch sicher richtig, dass man noch einmal die beiden Punkte aufzeigt, die hier eine Rolle spielen.

Ein erster Punkt ist der Begriff «umweltschonend» statt nur «schonend». Der zweite Punkt sind die Siedlungsräume.

1. Wenn wir eine Neat bauen wollen, die nur eine schonende Linienführung hat und auf die Umwelt keine Rücksicht nimmt oder bei der nicht von vornherein klar ist, dass Rücksicht genommen wird, dann müssen wir diese Neat nicht bauen.

Herr Bundesrat Ogi, Sie sagen, die Umweltverantwortlichkeit dürfe nicht allein gesehen werden. Wenn wir zu unserer Umwelt nicht Sorge tragen, wenn wir die Verantwortung gegenüber der Umwelt nicht in erster Priorität wahrnehmen wollen, dann müssen wir wahrscheinlich keine Neat bauen. Wenn man den Begriff «umweltschonend» aufnimmt, dann machen wir nichts anderes als das, wozu uns andere Vorschriften bereits verpflichten.

2. Die Siedlungsräume: Wenn wir von vornherein annehmen, dass Siedlungsräume zerstört werden sollen – ich erinnere an Durchfahrten in Erstfeld und Bellinzona, aber auch Visp –, dann sind wir wieder genau dort, wo wir nicht sein dürften, denn wir können doch nicht jahrhundertalte, in der Geschichte gewachsene Siedlungsräume durch ein solches Werk zerstören. Wenn wir das wollen, dann müssten wir auch bereit sein, die Konsequenzen in Kauf zu nehmen.

Wir dürfen, wenn wir ein solches Werk bauen wollen, die Kosten nicht scheuen. Es kann nicht zu Lasten einer kleinen Minderheit in diesen Siedlungsräumen eine Neat gebaut werden.

Uhlmann: Ich habe immer geglaubt, wir hätten ein Umweltschutzgesetz, und aufgrund dieses Umweltschutzgesetzes bestehe eine Lärmschutz-Verordnung, die für alle Projekte, nicht nur für die des Bundes, sondern auch für diejenigen der Kantone, Gemeinden und der Privaten Gültigkeit habe. Wir verfallen immer wieder dem gleichen Fehler, dass wir im Gesetz laufend nochmals dasselbe niederschreiben wollen. Für mich ist es selbstverständlich, dass auch für die Neat dieses Umweltschutzgesetz, diese Lärmschutz-Verordnung Gültigkeit haben. Aus diesem Grunde beantrage ich Ihnen jetzt, diesen Artikel 2bis zu streichen.

Präsident: Ich muss eine Korrektur anbringen: Es geht darum, ob Sie Artikel 2bis in der Fassung der ständerätlichen Kommission zustimmen oder, was der Bundesrat akzeptieren würde, in der Fassung des Nationalrates. Der Bundesrat beantragt also nicht Streichung, sondern Zustimmung zum Nationalrat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	23 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	9 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass allfällige Erweiterungen in Richtung Surselva sowie in den Raum Luino und in den Raum Comer See möglich sind.

Abs. 3

Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre d'éventuelles extensions en direction de la Surselva, ainsi que dans les régions de Luino et du lac de Côme.

Al. 3

Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci.

M. Flückiger, rapporteur: A cet alinéa 2 de l'article 3, le Conseil national a ajouté une disposition, de manière à permettre l'extension de la ligne du Gothard dans la région de Luino. En outre, la commission du Conseil des Etats propose ces options également pour la Surselva et la région du lac de Côme. On ne saurait créer un préjugé ni dans un sens positif ni dans un sens négatif. Le tunnel de base du Gothard doit être conçu de manière à ne pas supprimer la possibilité de construire un raccordement en direction de la Surselva, ce qu'il est possible de réaliser sans occasionner de coûts supplémentaires, grâce à une galerie latérale parallèle au tunnel principal, telle qu'elle est prévue selon le message du Conseil fédéral. A partir de cette galerie, le percement du tunnel pourrait commencer en direction de l'est. En outre, cette galerie latérale pourrait servir au transport de matériel.

Si, au contraire, on ne construisait qu'un seul tunnel ferroviaire à double voie ou deux, voire trois tubes à voie unique, il serait très difficile – les trains toujours en circulation – de commencer à travailler avec les machines de forage, puis de procéder à des explosions et, enfin, pendant la poursuite des travaux, de résoudre les problèmes des transports vers le chantier, ainsi que ceux inhérents à l'évacuation des masses de roche. Si le

choix devait se porter sur une solution dépourvue de galerie latérale, il faudrait construire une courte galerie, dès le début, à l'endroit d'un éventuel embranchement, de manière à ce que les travaux de construction puissent être entrepris sans porter préjudice à l'exploitation du tunnel de base. La construction d'une telle galerie se monterait de 70 jusqu'à 100 millions de francs. Mais il serait possible de l'utiliser comme dépôt affecté aux travaux d'entretien. Ces problèmes ne se posent pas dans l'éventualité d'une extension en direction du lac de Côme, l'embranchement se trouvant en rase campagne.

J'ajouterai encore qu'à l'alinéa 3 la commission a estimé que les transports de matériel de et vers le chantier de Sedrun doivent se faire par le rail. Il s'agit en gros de 350 tonnes par jour, en grande partie de masses de roches explosées. En plus du matériel roulant spécial qu'il y a lieu d'acquérir, quelques voies d'évitement entre Coire et Sedrun – sur les réseaux des chemins de fer rhétiques et du FO – devront être prolongées. En outre, il est prévu d'aménager la gare d'Ilanz. Les coûts de tous ces projets tournent autour de 80 millions de francs et sont à la charge du crédit de construction du tunnel de base du Gothard. Ces aménagements sont aussi nécessaires au reste du trafic ferroviaire.

Danloth: Ich stelle keinen Antrag zu Artikel 3, sehe mich aber veranlasst, eine Erklärung zu Artikel 3 Absatz 1 abzugeben, zum Planungsraum Erstfeld/Silenen für das Nordportal.

Im Bundesbeschluss A ist gemäss Fassung des Bundesrats Amsteg als Standort des Nordportals des Basistunnels angegeben. Der Nationalrat hat den Portalstandort mit «Raum Erstfeld/Silenen» umschrieben. Damit soll ein Vortunnel gemäss Vorschlag des Kantons Uri mit Nordportal nördlich von Erstfeld ermöglicht werden. Die Vertreter des Kantons Uri haben nun anlässlich der Befragung vom 6. Mai in Luzern gewünscht, dass die geographische Bezeichnung des Nordportals mit «Raum Erstfeld» umschrieben wird. Der heutige Wissensstand wäre durchaus genügend, um die Variante «Vortunnel» respektive Portalstandort nördlich von Erstfeld definitiv festzulegen.

Nun sind aber vom Projektgenieur neue Ideen mit einer Variante Schächental ins Spiel gebracht worden. Dabei würde das untere Reusstal von der Alpentransversale östlich im Berg umfahren.

Um diese Abklärungen nicht zu präjudizieren und damit zu ermöglichen, dass selbstverständlich die Neat auch im Kanton Uri ans Tageslicht kommt, um diese Option noch zu halten, verzichte ich auf einen Abänderungsantrag zum Standort des Nordportals.

Jagmetti: Gestatten Sie einem Nichtkommissionsmitglied, zu diesem Artikel 3 noch vier kurze Fragen zu stellen. Es geht ja bei diesem Artikel 3 um eines der beiden Kernstücke, freilich um das teurere der beiden, nämlich die Gotthardachse mit dem Basistunnel als Hauptbestandteil. Ich erlaube mir dazu vier Fragen:

1. Gelten, Herr Bundesrat, die Angaben auf Seite 38 (unten) in der Botschaft über das Betriebskonzept mit den Höchstgeschwindigkeiten und damit dem Einbezug ins europäische Hochleistungsschiennetz nach wie vor?

2. Ist gegebenenfalls geplant, oder wird geprüft, ob sich ein Autoverlad im Basistunnel rechtfertigen würde? Wäre das auch betrieblich möglich? Ich knüpfe damit an uralte Vorstellungen an und frage mich, ob darin eine Alternative zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strassen-Bergstrecke läge.

3. In der Botschaft wird auf Seite 41 festgehalten, dass die Bergstrecke der SBB in Betrieb bleibt. Ich messe dieser Aussage ganz entscheidende Bedeutung zu. Meine beiden Tessiner Kollegen werden verstehen, wenn ich gleichsam für die Leventina spreche. Für die Täler an der alten Gotthardachse ist es von ausserordentlicher Bedeutung, dass der Schienenverkehr, auch wenn er in der Frequenz reduziert wird, im Grundzug aufrechterhalten und dass insbesondere der heutige Eisenbahntunnel in Betrieb bleibt.

4. Was geschieht mit den Zufahrtslinien? Gestern haben wir gesehen, dass wir sehr wichtige Strecken, aber eben doch nur

Teilstrecken eines Gesamtsystems ausbauen. Das Gesamtsystem wird in Artikel 2 genannt. Artikel 3 betrifft einen Teil davon. Die Frage wäre noch die: Was plant der Bundesrat hinsichtlich der Zufahrtslinien? Vorläufig ist kein Ausbau über die «Bahn 2000» geplant. Sind aber vorbehaltene Entschlüsse für einen weiteren Ausbau vorhanden? Das wären meine vier Fragen.

Bundesrat Ogi: Ich möchte als Reaktion auf die Presse – ich denke vor allem an die «Bündner Zeitung» vom 11. September und an die heutige «Berner Zeitung» – die Anträge zu Artikel 3 Absätze 2 und 3 präzisieren. Zuhanden des Protokolls möchte ich folgendes sagen: Die am Gotthard-Basistunnel nötigen Zusatzinvestitionen zur Ermöglichung eines späteren Ausbaus in Richtung Surseiva im Sinne der gestrigen Ausführungen von Herrn Ständerat Cavely werden sich auf etwa 70 Millionen Franken belaufen. Was ist damit gemeint? Damit ist eine Ausbuchtung im Tunnel auf einer Strecke von etwa 500 Metern vorgesehen. Ich sage das zuhanden des Protokolls, damit keine Missverständnisse entstehen.

In bezug auf die Linie nach Colico sind wir bereit, die von Herrn Ständerat Cavely verlangte Planungsstudie in Auftrag zu geben und diese Möglichkeit abzuklären. Das heisst aber nicht, dass wir diese Linie bauen müssen. Auch hier wäre ein Staatsvertrag notwendig. Die Traversierung des Comer Sees wäre mit etwelchen Problemen verbunden.

Was Absatz 3 betrifft, möchte ich folgendes präzisieren: Die geplanten Bauteilentransporte werden nach heutiger Einschätzung folgende Kosten auslösen: Zunächst ist damit zu rechnen, dass Shuttle-Züge eingesetzt werden müssten, um den Aushub abzutransportieren. Für diese Züge rechnen wir mit einer Ausgabe von 20 bis 30 Millionen Franken. In zweiter Priorität müssten Ausweichstellen – z. B. in Mompé – und der von Herrn Cavely angesprochene Bahnhof Ilanz ebenfalls angepasst werden. Die heutigen Berechnungen ergeben dafür eine Ausgabe von 30 Millionen Franken. In dritter Priorität würden neue Geleise im Raume Rheinbrücke bei Tamins vorgesehen; wir rechnen dafür mit Kosten von 42 Millionen Franken. Diese Bauteilenerschliessung ab Surseiva in Richtung Unterland würde somit etwa 90 bis 100 Millionen Franken kosten. Das würde zu Lasten des Neat-Projekts auf der Gotthard-Basistrecke gehen und könnte dort zu Kreditüberschreitungen führen.

Zu den vier Fragen von Herrn Ständerat Jagmetti: Das auf Seite 38 der Botschaft beschriebene Betriebskonzept ist nach wie vor gültig. Es muss aber damit gerechnet werden, dass die Zeit in den nächsten zwanzig Jahren nicht stillsteht. Deshalb kann ich hier nicht für alle Ewigkeit versprechen, wir würden dieses Konzept nicht anpassen müssen. Seit der Redaktion der Botschaft bis zum heutigen Zeitpunkt und auch nach Rücksprache und Verhandlungen mit den umliegenden Ländern und mit der EG hat sich hier jedoch keine Änderung eingestellt.

Zweite Frage: Autoverlad Gotthard-Basistunnel. Zum heutigen Zeitpunkt kann ich diese Frage nicht abschliessend beurteilen. Grundsätzlich ist aber kein Autoverlad vorgesehen. Warum nicht? Wir hätten keinen Platz dafür. Sie wissen, wie viele Züge dieses Gotthardsystem aufnehmen muss; es sind Schnellzüge und Güterzüge. Deshalb ist grundsätzlich kein Platz mehr für Autozüge.

Dritte Frage: Bergstrecke. Diese Bergstrecke soll sowohl am Gotthard wie am Lötschberg bleiben, als Reserve, als «Ueberlauf» und für die Bedienung der Täler und der Stationen, die an dieser Bergstrecke liegen.

Vierte Frage: Zufahrtslinien. Ich habe gestern erklärt, dass dieses ganze Konzept im Sinne des Baukastensystems aufgebaut ist. So wie das heutige Netz geplant ist und mit der Annahme, dass wir etwa 70 Millionen Tonnen transitieren müssen, genügen die Zufahrten sowohl Richtung Arth-Goldau als auch die Zufahrten Richtung Lugano. Sollte sich aber die Nachfrage darüber hinaus erhöhen, muss es jederzeit möglich sein, diese Anpassungen vorzunehmen. Heute sind keine vorbehaltenden Entschlüsse vorhanden, weil die Kapazitäten genügen. Zu einem späteren Zeitpunkt muss die Lage neu beurteilt werden, um bei der militärischen Sprache zu bleiben.

Präsident: Sie stimmen bei Artikel 3 der Version der ständerrätlichen Kommission zu, Herr Bundesrat?

Bundesrat Ogi: Ja.

Cavelty: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Angesichts der Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten, die sehr präzise und klar waren, hatte ich nicht im Sinn, das Wort noch zu ergreifen. Jetzt muss ich es vielleicht doch tun, um die Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi in das von mir aus gesehen rechte Licht zu rücken.

Absatz 2 spricht von den gewährten Möglichkeiten, später einen Anschluss in den Raum Surselva und in Richtung Comer See zu haben. Was den Raum Surselva betrifft, stehen die Kostenschätzungen von Herrn Bundesrat Ogi etwas im Gegensatz zu den Ausführungen des Kommissionspräsidenten. Der Kommissionspräsident hat – gestützt auf ein Papier des Kommissionssekretariates, das auch ich besitze – ausgeführt, dass die Möglichkeit Surselva keine zusätzlichen Kosten verursache, sofern man sich an die Planung halte, welche jetzt vorliegt und welche wir beschliessen. Zusätzliche Kosten bis 80 Millionen Franken ergäben sich nur, wenn man die Planung ändern würde und statt einer Röhre mit einem Seitenstollen zwei Röhren bauen würde. Das die Präzisierung zu Artikel 3 Absatz 2.

Bei Absatz 3 ist darauf hinzuweisen, dass die Grossbaustelle im Tavetsch zuoberst in der Surselva etliche Umtriebe und viele zusätzliche Transporte mit sich bringt, die wir nur über die Bahn bewältigen können. Die bestehende Bahn ist natürlich nicht imstande, dies alles zu übernehmen. Darum ist Herr Bundesrat Ogi bereit – ich bin ihm dafür dankbar –, die notwendigen Ausbauten bei der Bahn – das betrifft die Furka-Oberalp-Bahn und die Rhätische Bahn – zu Lasten der Neat zu übernehmen. Das scheint mir richtig; ich meine, bei der Uebernahme der Kosten darf man nicht kleinlich sein.

Man muss doch davon ausgehen, dass man diese Bahn braucht, sonst könnte man diese ganze Baustelle nicht haben. Wenn keine Bahn vorhanden wäre, müsste man eine neue bauen; das wäre dann noch viel teurer. Man soll grosszügig sein, und man soll die notwendigen Ausbauten so vornehmen, dass sie auch für eine mögliche spätere Normalspur ausreichen würden. Es hätte z. B. keinen Sinn, eine neue Brücke so schmal zu bauen, dass nur gerade eine Schmalspur darauf Platz hätte. Ich hoffe immer noch – je länger, desto mehr – auf das «Ypsilon». Darauf sollten wir vorbereitet sein.

Bei der Aufzählung von Herrn Bundesrat Ogi ist etwas vergessen worden, nämlich der Bahnhof Disentis, die Strecke Disentis–Sedrun und die Anpassungen, die bei der Furka-Oberalp-Bahn vorzunehmen sind. Ich stehe nicht im Gegensatz zu Herrn Bundesrat Ogi, sondern wollte lediglich diese Klarstellungen anbringen.

Auch die Möglichkeit einer Erweiterung in den Raum Comer See darf nicht nur eine deklamatorische Aussage sein. Das ist das Kernstück des Spluga integrato. Alle Splügen-Anhänger werden das spätestens, wenn es einmal soweit ist, realisieren. Das, was man früher mit dem Splügen erreichen wollte, wäre mit einem kurzen Tunnel von höchstens 15 Kilometern realisierbar. Man kommt gegen Mailand hinunter in eine neue Region; seitens der Lombardei wird ja seit Jahren gewünscht, dass man nicht den ganzen Verkehr durch einen Kanal leite. Man erweitert so auch die Möglichkeit der Neat gegen Süden. So geht nicht alles durch den Kanton Tessin, es gibt eine Verkehrsspaltung, es bringt die Möglichkeit, Mailand überhaupt zu umfahren – es ist also international gesehen eine ganz wichtige Option.

Für Graubünden bedeutet diese Möglichkeit zudem, dass man die Südtäler, ganz Südbünden, nahe an die Neat bringt. Das betrifft das Misox, das Engadin, das Puschlav und das Bergell. Alle sind mit einem Strich näher an die Neat gebracht, und – was innerbündnerisch und innerschweizerisch wichtig ist – alle werden dadurch auch einander näher gebracht; denn die italienischsprachigen Südtäler haben ja keine Verbindung untereinander, und das wäre die Verbindung, die man schaffen würde.

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach erweitert. Bei der Wahl der endgültigen Linienführung werden nebst der Umweltverträglichkeit die technische Machbarkeit, die Bauzeit, der Bau- und Betriebskostenvergleich berücksichtigt.

Abs. 2–5

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1

.... entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach. Lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison entre les coûts de construction et d'exploitation.

Al. 2–5

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: Dans l'article 4, alinéa premier, le périmètre de planification pour le tunnel de base du Loetschberg a été étendu. Il englobe le territoire situé entre Gampel et Mundbach. Ce faisant, la commission ne s'est pas décidée en faveur d'un tunnel qui irait jusqu'à Mundbach, comme le demandait le gouvernement valaisan. Il revient au Conseil fédéral de déterminer le tracé définitif. La commission propose de compléter l'alinéa selon lequel, lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison des coûts de construction et d'exploitation. Les mots en plus, comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, ne se trouvent pas dans le dépliant et c'est le motif pour lequel nous avons reçu le complément.

Il convient d'insister sur le fait que la commission ne propose d'accorder aucun crédit supplémentaire destiné à un éventuel prolongement du tunnel en direction de Mundbach. La proposition que la commission présente à cet article a pour seul but de permettre d'examiner soigneusement toutes les variantes, entre autres parce que la route nationale N 9 devra être construite dans la même région. Comparer des variantes implique que l'on en détermine l'utilité, cela va de soi. Ainsi cherchera-t-on à savoir si le Valais central et les vallées de Viège sont raccordés de façon satisfaisante aux transports publics. Aujourd'hui, par exemple, on note que nombre de gens vont de Berne à Täsch en voiture parce que le déplacement est plus rapide qu'en train en raison du détour par Brigue. Le tunnel de base devrait permettre un meilleur raccordement par chemin de fer des vallées de Viège et surtout de Zermatt.

Lauber: Der Alpen transit-Beschluss, den wir hier vorbereiten, wird die Zukunft unseres Kantons stark prägen. Ich bitte Sie daher um Verständnis, dass sich im Wallis Behörden und Bevölkerung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene intensiv – dem Charakter des Wallisers entsprechend manchmal auch heftig und hitzig – mit diesem Projekt auseinandergesetzt haben.

Sie haben in dieser Angelegenheit schon sehr viel Post erhalten, vielleicht zuviel. Der Kanton Wallis und alle anderen direkt vom Alpen transit betroffenen Kantone sind um eine optimale Linienführung bemüht. Ich glaube, das ist legitim. Daher wird dieser Antrag, den Ihnen die Kommission – der Entscheid fiel mit 11 zu 3 Stimmen deutlich aus – unterbreitet, sowohl von der Berner als auch von der Walliser Regierung und auch von «Transalp 2005» mitgetragen.

Seit den Beratungen im Nationalrat im März wurden die Studien für die Mundbach-Variante fortgesetzt. Die Walliser Regierung hat trotz der knapp ablehnenden Haltung des Nationalrats auf eigene Kosten einen Auftrag für eine Machbarkeitsstudie erteilt. Im Rahmen der Behördendelegation Lötschberg wurde man sich einig, dass diese Variante in die weitere Evaluation einbezogen werden sollte. Das EVED hat sich in verdankenswerter Weise nicht dagegen gestellt. Nach Ansicht

der Projektleitung Lötschberg schneidet die Mundbach-Variante nicht schlecht ab. Auf alle Fälle darf gesagt werden, dass im jetzigen Zeitpunkt ein Ausscheiden dieser Variante nicht vertreten werden kann.

Aus diesem Grunde stellen wir Ihnen den Antrag, den Projektierungsraum bis nach Mundbach zu erweitern. Wir wollen damit die gesetzliche Grundlage schaffen, die bisher fehlte, um alle sinnvollen Varianten weiterzuverfolgen. Wir brauchen diese gesetzliche Grundlage. Im Nationalrat wurden die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen knapp abgelehnt. Unser Antrag stimmt mit demjenigen von Herrn Müller-Meilen beinahe überein, und er geht wesentlich weniger weit als der Antrag der Minderheit I im Nationalrat. Wir verlangen keine konkrete Linienführung, sondern die Erweiterung des Planungsraumes. Die Mundbach-Variante ist beim heutigen Stand der Planung nach den Kriterien Bauzeit, Akzeptanz, Umweltschutz und künftige Entwicklung den anderen Varianten in etwa ebenbürtig. Mehrkosten werden allerdings anfallen, das ist zuzugeben: beim jetzigen Stand der Planung in einer Grössenordnung von 250 Millionen Franken.

Die Variante des Bundesrats und des Nationalrats mit einer offenen Linienführung im Rhonetal würde mitten durch dichtes und schon belastetes Siedlungsgebiet führen und bei der betroffenen Bevölkerung und den Gemeindebehörden in diesem Kantonsteil auf Widerstand stossen. Die Kompromissvariante hingegen findet die Zustimmung des Grossen Rats und der betroffenen Oberwalliser Gemeinden. Behördeneinsparungen wären nicht zu erwarten. Hinter dieser Lösung stehen alle Oberwalliser Parteien.

Es wäre falsch, den Lötschberg-Basistunnel lediglich als ein Inselwerk zwischen Frutigen und dem Rhonetal zu verstehen. Mit seinen drei Funktionen – es ist gestern darauf hingewiesen worden – bildet dieser Tunnel einen Baustein der künftigen Alpentransversale. Bauwerke, die später kaum mehr geändert werden können, sollten von Anfang an grosszügig und – der heutigen Sensibilität der Bevölkerung entsprechend – umweltfreundlich geplant werden. Es scheint uns deshalb von einiger Bedeutung, beim gegenwärtigen Stand der Planung nicht bereits eine der möglichen Varianten zu eliminieren.

Im Namen von Volk und Behörden meines Kantons, der Behördendelegation der Kantone Bern und Wallis, der Interessengemeinschaft «Transalp 2005» und der künftigen Generationen bitte ich Sie, diesen Antrag auf Erweiterung des Projektierungsperimeters bis an den Raum Mundbach anzunehmen. Es geht nicht darum, diese Walliser Lösung jetzt durchzudrücken, sondern darum, den Gestaltungsspielraum auf der Suche nach der besten Lösung zu öffnen.

Präsident: Ich weise darauf hin, dass nicht alle Argumente, die in der ausführlichen Eintretensdebatte angeführt wurden, wiederholt werden sollten.

Zimmerli: Es ist dennoch selbstverständlich, dass sich der Kanton Bern zu Wort meldet, wenn jetzt Artikel 4 Gegenstand der Diskussion ist. Ich möchte es kurz machen und bestätigen, was mein Vorredner überzeugend ausgeführt hat, und auch unterstreichen, was der Kommissionspräsident zur Erläuterung dieses Artikels gesagt hat.

Es geht nur darum, die staatspolitisch günstigsten Rahmenbedingungen für die Detailplanung zu schaffen, die dann selbstverständlich – ich verweise auf mein Eintretensvotum – wiederum einen Optimierungsprozess zu durchlaufen hat.

Die Formulierung in Artikel 4 entspricht den Beratungen, wie sie mit den Behörden der Kantone Wallis und Bern durchgeführt wurden: Ich bin überzeugt, dass wir, wenn wir dieser Formulierung zustimmen, die Voraussetzungen dafür schaffen, dass in der Detailplanung dann die unter allen Blickwinkeln beste Variante zur Realisierung vorgeschlagen wird. Das und nur das will dieser Artikel 4 in der Fassung der ständerätlichen Kommission. Es würde nicht verstanden, wenn Sie Artikel 4 nun zurücknehmen und gleichzeitig Artikel 3, so wie Sie ihn beschlossen haben, stehenliessen. Man müsste nun konsequent sein und diese Planung im Rahmen des Optimierungsprozesses auch wirklich ermöglichen.

Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zu Artikel 4 zuzustimmen.

M. Ducret: Nous sommes en plein dans la dimension de l'augmentation du prix. Nous procédons échelon par échelon dans une direction qui risque de rendre impossible la réalisation du projet. On a entendu souvent – et je comprends nos compatriotes valaisans comme nos amis bernois – «puisque vous donnez de ce côté-là, pourquoi ne demanderions-nous pas aussi une galerie pour Frutigen et d'autres accès pour Viège»? Evidemment, l'idéal devrait pouvoir être atteint, mais il est en contradiction avec le possible. L'idéal dans la vie serait évidemment de travailler moins en gagnant plus. Ce serait aussi d'avoir des lignes de chemin de fer qui ne gênent pas, qui transportent beaucoup et qui, en plus, ne coûtent pas cher.

Si je vote l'article 4 comme les précédents – je le dis tout de suite à M. le conseiller fédéral que je sais réticent et à juste titre sur ce que nous avons voté et que je vais continuer à voter comme en commission – je le fais comme une indication au Conseil fédéral et non pas comme une obligation. S'il n'est pas possible, pour des raisons financières ou techniques, de sortir à Mundbach et qu'il faut absolument sortir selon le choix qui a été fait, ou peut-être y sortir dans une première étape, alors j'approuverai la décision du Conseil fédéral. Mais peut-être que c'est aujourd'hui une indication de plus que nous donnons. Il est vrai que la gare de chargement de Heustrich nous a paru comme étant quelque chose d'intelligent, peut-être que l'allongement de la galerie pour protéger Frutigen serait aussi intelligent. Dans ce domaine, on se trouve à peu près dans la même situation que pour les routes nationales, avec une différence tout de même, c'est que quand un canton demande un tunnel un peu plus long pour la route nationale qui le traverse, il est obligé de participer aux dépenses alors que pour les lignes ferroviaires, les cantons ne sont appelés à subir aucune compensation financière. Je regarde là haut mon ancien collègue et ami, directeur des finances du canton d'Uri, qui a déjà tellement de charges que si on devait lui faire payer encore un bout du tunnel, je crois qu'il n'y arriverait pas. Compte tenu de ces éléments, le Conseil fédéral devra quand même choisir ce qui est économiquement possible en tenant compte de ce qui est humainement souhaitable, ce qui n'est pas facile.

M. Delalay: Je ne veux pas allonger ce débat, mais simplement rappeler qu'il ne s'agit pas du tout, à l'article 4, d'une nouvelle variante proposée par la commission, ni d'une revendication régionale démesurée. La proposition de la commission, que je soutiens, cherche à trouver la meilleure solution pour la sortie du tunnel du Lötschberg.

Nul ne peut contester que des problèmes se posent dans la vallée du Rhône qui connaît véritablement une charge exceptionnelle sur l'environnement par la présence simultanée, sur une plaine relativement étroite, du Rhône, de la route cantonale, d'un aéroport militaire, de la future autoroute, de la ligne du Simplon, de l'actuelle ligne du Lötschberg et d'une grande industrie chimique. Vous conviendrez qu'il y a là quelques bonnes raisons de ne pas en rajouter inutilement et de laisser au moins ouverte la réflexion pour dégager la meilleure solution possible. D'ailleurs, je veux juste encore avancer un argument: si le projet ne trouve pas d'acceptabilité politique à l'image de ce que nous observons aujourd'hui pour la construction du RAIL 2000, un retard dans la construction du Lötschberg-Simplon coûterait chaque année entre 200 et 250 millions de francs, ce qui équivaut largement au coût supplémentaire que l'on envisage si la solution maximale devait être retenue pour la sortie du tunnel du Lötschberg au sud. Je vous invite donc dans l'intérêt d'une meilleure acceptabilité du projet à voter le texte de la commission.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat bittet Sie, der Version des Nationalrats zuzustimmen.

Herr Ständerat Lauber sagte vor einigen Minuten: «Wir verlangen keine konkrete Linienführung.» Aber er hat auch gesagt, dass in dieser Angelegenheit sehr viel geschrieben und ge-

sprochen wurde. Glauben Sie, dass nach all dem, was geschrieben, gesagt und – ich sage es hier auch – gedroht wurde, nicht bis nach Mundbach gebaut werden muss, wenn Sie jetzt dem Antrag Lauber bzw. der Kommission zustimmen? Mir fehlt der Glaube; wir müssten dann bis nach Mundbach bauen.

Wir müssen realistisch politisieren. Es gibt hier Leute, ich meine nicht Herrn Lauber und auch nicht Herrn Delalay, die dieses Projekt nun dermassen beladen wollen, dass es keine Chance mehr hat, vom Volk akzeptiert zu werden. Diese Überlegung müssen Sie in Ihre Beurteilung einbeziehen. Es sind vielfach die gleichen Leute, die das Referendum unterstützen und ihm zum Erfolg verhelfen werden. Aber dann haben Sie gar nichts: Die Ostschweiz hat nichts, der Lötschberg hat nichts und der Gotthard hat nichts; das ganze Projekt fällt auseinander.

Ich habe gerne zur Kenntnis genommen, Herr Delalay und Herr Lauber, dass Sie gesagt haben, wenn Mundbach gebaut werde, würde es keine Opposition gegen eine Neat mehr geben. Das sage ich zuhänden der Geschichte und des Protokolls; es ist gut, das zu wissen, vor allem auch für meinen Nachfolger.

Ich versuche nun, Ihnen anhand von eindrücklichen Zahlen zu erklären, warum Sie dem Antrag Lauber bzw. der Kommission nicht folgen dürfen. Die Botschaft des Bundesrates für den Lötschbergertunnel (von Kandergrund nach Raron/Steg/Gampel, ohne Niesenflanke) erwähnt Kosten von 3 Milliarden Franken, bei einer Länge von 28,4 km und einer Bauzeit von sieben bis zehn Jahren. Der Nationalrat hat den Projektierungskorridor um den Raum Frutigen/Heustrich und den Raum Raron/Steg/Gampel erweitert; die Kosten werden 3,5 Milliarden Franken betragen, die Länge des Tunnels etwa 35,64 km und die Bauzeit acht bis elf Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde das Projekt auf 3,8 Milliarden Franken zu stehen kommen. Der Vorschlag der ständerätlichen Kommission – der Vorschlag von Herrn Ständerat Lauber, die Variante Mundbach auch einzubeziehen – hätte folgende Auswirkungen; bedenken Sie, dass hier unsere Steuergelder ausgegeben werden: Kosten 3,8 Milliarden Franken; Länge des Tunnels von Frutigen nach Mundbach 44,4 km.

Ein direkter Durchstoss aus dem Raume Kandertal/Frutigen/Reichenbach auf Mundbach ist aufgrund der letzten geologischen Erkenntnisse nicht möglich. Der Oeschinensee bietet Probleme. Die Durchfahrt muss westlich erfolgen, also möglicherweise zwischen Kandersteg und Adelboden. Das könnte dazu führen, dass der Tunnel noch einmal länger würde. Die Bauzeit beträgt 8 bis 11 Jahre. Wenn Sie den Niesenflankentunnel dazunehmen, kostet das ganze Ding 4,1 Milliarden Franken. Das ist viel Geld. Dann wird der Lötschberg-Basistunnel, wirtschaftlich gesehen, nicht mehr zu verantworten sein.

Das möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte hier und heute gesagt haben. Denn jede Million, nicht zu reden von Milliarden, wird das ganze Werk verteuern – das ist selbstverständlich –, aber auch betriebswirtschaftlich in Frage stellen. Die Zahlen, die in bezug auf die betriebswirtschaftliche Beurteilung in der Botschaft enthalten sind, würden nicht mehr gelten. Ich möchte Sie einfach bitten, sich dieser Verantwortung bewusst zu sein. Wir haben nicht nur eine Umweltverantwortung, wir haben auch eine Finanzverantwortung.

Ich habe Ihnen beim Eintreten gesagt, das sei der Grund, weshalb wir uns auf das Wesentliche konzentrieren und beschränken müssen. Das Wünschbare kann dann später kommen, wenn es notwendig ist, diesen Tunnel nach Mundbach zu bauen. Aber zum heutigen Zeitpunkt ist er, auch vom Betriebssystem her gesehen, nicht notwendig.

Professor Bovy hat in einem Bericht vom 5. Februar 1991 festgestellt: «La seule chance du Loetschberg, c'est sa rapidité de réalisation.» Mit einem 44,4 km langen Tunnel werden wir diese rapidité nicht erreichen. Dann werden die Gründe, die für den Lötschberg gesprochen haben, natürlich langsam verschwinden.

Warum wollten wir den Lötschberg bauen? Erstens weil wir im schweizerischen Alpentransitsystem eine zweite Achse brauchen, weil wir aufteilen und verteilen wollen. Zweitens weil die

ser Lötschberg-Basistunnel sich sinnvoll in die «Bahn 2000» einbettet. Die neue Bahn Basel–Olten–Bern liefe bis zur Jahrtausendwende, und im Jahr 2000 oder 2005 hätten wir einen ersten Alpendurchstich. Drittens weil auch ein leistungsfähiger Autoverlad möglich ist. Denken Sie an das Postulat Rawil-Ersatz. Wir würden dieses Postulat erfüllen. Das waren die Gründe, weshalb wir diesen Lötschberg berücksichtigt haben. Aber es sollte ein Kurztunnel von 28 km und nicht ein Langtunnel von 44 km sein.

Im Wallis sagt man einfach, die Belastung in bezug auf die Durchfahrt von Visp sei unerträglich. Es gibt heute schon verschiedene Regionen, die bedeutend mehr Züge ertragen müssen als Visp. Denken Sie an die Agglomerationen Bern, Zürich, Olten, wo pro Tag 400 und mehr Züge durchfahren. In Visp werden es etwa 250 Züge sein. Ich darf auch auf die Lärmverordnung hinweisen, die uns ja zwingt, bis zum Jahr 2002 die Lärmprobleme zu lösen.

Ich weiss nicht, ob eine Umfahrung von Visp im Interesse der Zufahrt von Zermatt und Saas Fée wäre. Ich möchte nicht in die Details gehen. Ich weiss auch nicht, was mit dem Brigebad passieren wird. Das werden wir alles abklären.

Aber eines möchte ich zum Schluss sagen: Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, darf nicht angenommen werden, dass der Bundesrat den Tunnel bis Mundbach realisieren muss. Die Mittel werden unsere Möglichkeiten diktieren. Und die Mittel werden auch in Zukunft dafür entscheidend sein, ob wir dieses Werk überhaupt noch realisieren können. Es macht mir langsam Sorge. Wir müssen hier an die internationalen und die nationalen Aufgaben denken und können nicht eine Regionalpolitik betreiben.

Ich habe keine Chance – ich spüre es! –, aber ich bitte Sie trotzdem, dem Nationalrat zuzustimmen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	4 Stimmen

Abs. 2–5 – Al. 2–5

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf sowie nach Italien hin.

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... liaisons vers la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie.

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 5, alinéa 2, la commission propose de préciser que l'amélioration des liaisons avec la France concerne les points de passage de la frontière entre Genève et Bâle, soit concrètement Vallorbe, Les Verrières et Boncourd. En matière de transport conventionnel des marchandises, nous sommes d'avis que ces lignes d'accès au Simplon sont au moins aussi importantes qu'une liaison Mâcon–Genève qui sert avant tout au trafic voyageurs en direction de Genève.

Mme Jaggi: Permettez à la présidente de la Commission romande pour la ligne du Simplon d'insister à la fois sur l'importance et sur la modestie de cet article 5, dans la version du Conseil national, complétée par le Conseil des Etats.

Tout d'abord, je parlerai de l'importance, parce qu'au delà de la seule ligne du Simplon et de son rattachement au réseau TGV français, cet article concerne désormais l'intégration de l'ensemble de la Suisse occidentale, c'est-à-dire la Suisse ro-

mande et Berne. Cet article place la Suisse occidentale à égalité avec la Suisse orientale qui était déjà privilégiée par le Conseil fédéral dans son projet d'arrêté, et qui l'a été plus encore par un projet d'arrêté complémentaire récent. Il s'agit dans cette affaire d'éviter que la Suisse romande soit prise dans un étau entre Genève et Bâle ou, pire, soit contournée, au sud par le Mont-Cenis, dont le tunnel se creusera bien plus vite qu'on le pensait encore au moment où le Conseil fédéral rédigeait son message sur le NEAT (NLFA), soit au nord par le TGV-est en direction de Strasbourg.

Même si les portes d'entrée les plus larges sont aménagées à Genève, vers Lausanne et le Simplon, et à Bâle, vers Zurich et le Triangle d'Or, on ne saurait en aucun cas – et le président de la commission vient de le souligner – laisser tomber les trois gares-frontière de Boncourt, des Verrières et surtout de Vallorbe, la principale d'entre elles. Je rappelle simplement que plus de 700 000 voyageurs ont fait, en 1990, le voyage Paris–Lausanne, dans un sens ou dans l'autre, dont plus de 400 par jour ont effectué le voyage Paris–Milan ou inversement.

Voilà pour l'importance de cet article.

Voyons maintenant sa modestie. Elle apparaît essentiellement par comparaison avec l'article 6 qui, dans sa formulation générale et surtout à son alinéa 1bis, tel que rédigé par la commission de notre conseil, a un caractère nettement plus affirmatif, plus engageant. En Suisse orientale, on ne se contente pas de promesses de promotion, on exige carrément la construction de nouvelles lignes dont on donne les points de départ et d'aboutissement. En Suisse romande, en revanche, nous nous satisfaisons d'une formulation moins ferme, car nous savons parfaitement qu'en fait ni le Conseil fédéral, ni les CFF n'ont le pouvoir de décider de manière définitive. Ce pouvoir est à Paris, où le réseau ferroviaire français est encore de la compétence du Ministère des transports et de la Direction générale de la SNCF, lesquels ont des soucis de rentabilité qui ne s'accommodent pas toujours des *desiderata* locaux. Outre le TGV-sud-est, il y aura à coup sûr le TGV-est, jusqu'à Strasbourg, et la ligne Rhin–Rhône qui offre, parce qu'elle longe le pied du Jura côté français, d'intéressantes possibilités d'accrochage, tout au long justement de la frontière de Boncourt à Genève.

Mais, au-delà des grands axes dûment inscrits au plan directeur du réseau ferroviaire français, beaucoup reste à décider, y compris le tracé exact de ces grands axes. A ce niveau, nous autres Suisses sommes dans une situation de très large dépendance. Il nous appartient de marquer notre préférence; nous le faisons expressément en faveur de Mâcon–Genève et de Bâle. Il nous reste aussi à laisser d'autres possibilités ouvertes, ce que nous faisons implicitement par le biais de l'article 5, alinéa 2, dans la version de la commission du Conseil des Etats, dont je vous recommande l'approbation.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie auch hier, der Version des Nationalrates zu folgen und den Antrag Ihrer Kommission abzulehnen.

Die einzigen zwei Linien, die in Frankreich Chancen haben, gebaut oder ausgebaut zu werden, sind – das haben Sie im TGV-Leitplan feststellen können – Mâcon–Genf und Mülhausen–Basel.

Ich muss sagen, dass in Frankreich nur noch die Regionen im Ernst daran denken, dass die Einspurlinien nach Vallorbe und nach Pontarlier ausgebaut werden. Wir müssen das auch hier realistisch sehen. Das hat in Frankreich nicht Priorität. Ueber Pontarlier verkehren heute zwei Schnellzüge pro Tag und über Belfort–Delle ebenfalls bloss zwei Schnellzüge. Dort wollen die französischen Staatsbahnen den Personenverkehr eventuell sogar aufheben. Darauf haben wir keinen Einfluss.

Ich weiss zwar, dass der Kanton Jura sich hier noch wehrt, aber man hat festgestellt, dass auf dieser Strecke – ich sage Ihnen das jetzt einmal – pro Schnellzug etwa fünfzehn Leute zusteigen. Das geht in das Kapitel, das ich gestern erwähnt habe.

Wir müssen den Mut haben, diese Strecken in Zukunft etwas besser unter die Lupe zu nehmen und die betrieblichen Kosten anzuschauen. Dann werden wir halt Entscheide treffen

müssen, die vielleicht sehr hart sind. Man kann aber nicht auf der einen Seite immer wieder das steigende Budget und die steigenden Kosten der Bundesbahnen kritisieren und auf der anderen Seite dann – fast blind – gewisse Zahlen nicht zur Kenntnis nehmen. Das geht nicht. Da geht Ihre Rechnung nicht auf.

Der Anschluss der Schweiz aus dem Westen soll in Zukunft über die Pforte Basel und über die Pforte Genf erfolgen. Dafür setzen wir uns ein, darum kämpfen wir. Ich hoffe, dass wir etwas mehr Erfolg haben werden als hier in diesem Rat. Aber wir sind es ja, wie gesagt, gewohnt. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Ihrer Kommission abzulehnen. Die Annahme des Antrags könnte insofern zu falschen Schlüssen führen, als sich dann eben die Schweiz nicht auf prioritäre Pforten einigt, sondern dass man dann von Basel bis Genf alle Optionen offen halten will.

Ich bitte Sie, dem Antrag des Nationalrates zu folgen und den Antrag der Kommission abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

23 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates

5 Stimmen

Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bund wirkt anstrebt.

Abs. 1bis (neu)

Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Littl/Baar ergänzt.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1

La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance pour le développement des tronçons Zurich–Munich et Zurich–Stuttgart.

Al. 1bis (nouveau)

Elle améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Wädenswil/Au et de Thalwil à Littl/Baar.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: La commission précise dans un nouvel alinéa 1bis, à l'article 6, que l'amélioration des liaisons de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard doit se faire grâce à un tunnel à travers le Zimmerberg/Hirzel, l'entrée et la sortie du tunnel doivent être fixées dans l'arrêté A, comme cela sera aussi le cas pour les tunnels du Saint-Gothard et du Loetschberg.

Seller: Ich spreche zum ersten Teil des Artikels 6, der lautet: «Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart anstrebt.» Was unter Entwicklung der Strecke Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich zu verstehen ist, habe ich versucht, in den beiden Botschaften – Neat und Integration der Ostschweiz – herauszufinden. Ich fand aber in beiden Botschaften kein einziges Wort über diese Strecke, die heute schon dem Verkehr nicht mehr genügt.

Eine sichtbare Verbesserung entlang dieser Strecke erfolgte einzig auf der DB-Strecke Singen–Schaffhausen, indem diese durchgehend zweigleisige Spur vor ein paar Jahren elektrifi-

ziert wurde. Ein eigentliches Nadelöhr besteht heute auf dem immer noch eingleisigen Teilstück zwischen Neuhausen und Eglisau. In Rafz ist für das Abstellen von S-Bahn-Zügen das Bahntrasse ausgebaut worden. Dort können sich Züge heute auch kreuzen. Das funktioniert aber nur, wenn die Züge exakt nach Fahrplan verkehren. Das tun zum Beispiel die Hucklepackzüge und oft auch die internationalen Züge nicht unbedingt. Hucklepackzüge werden bekanntlich auf dem auf deutschem Gebiet liegenden SBB-Verladebahnhof Rielasingen zusammengestellt und dann über Schaffhausen via Eglisau Richtung Italien weitergeleitet. Schon eine kleine Unregelmässigkeit dieser Hucklepackzüge verursacht regelmässig Wartezeiten für Personenzüge und damit unliebsame Verspätungen, und das auch für internationale Züge aus Stuttgart nach Zürich und umgekehrt.

Wie soll da ein Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz möglich sein, wenn diese Strecke heute schon nicht genügt? Ein Ausbau war nämlich mit dem Konzept «Bahn 2000» auch nicht vorgesehen. Ein Anschluss an das Zürcher S-Bahn-Netz war wegen dieses Engpasses bisher nicht realisierbar. Wir Schaffhauser erwarten von den Bundesbahnen, dass sie uns nicht weiterhin so stiefmütterlich behandeln. Ich möchte gerne von Herrn Bundesrat Ogi hören, welche Vorstellungen sich sein Departement und die SBB über den unbedingt notwendigen Ausbau der Strecke Neuhausen–Eglisau auf Doppelspur machen.

Bundesrat Ogi: Ich werde nur die Frage von Herrn Seiler beantworten. Wenn zum Artikel 6 noch Anträge eingereicht würden, würde ich mir gestatten, darauf zurückzukommen.

Herr Seiler, der unbefriedigende Zustand, den Sie erläutert haben, ist den SBB bekannt. Sie erwarten für diese Strecke – ich gebe das offen zu – auch Probleme in der Zukunft, vor allem, was die Kapazitäten anbetrifft. Aber vorweg: Aus finanziellen Gründen haben die SBB mittelfristig nur vorgesehen, den Bahnhof Neuhausen auszubauen. Dieser Ausbau ist im Zusammenhang mit der Erweiterung des S-Bahn-Angebotes zu sehen.

Zur Kapazitätssteigerung: Bei dieser Strecke sind im Konzept «Bahn 2000» und im Alpen transit-Konzept keine Ausbauten vorgesehen. Erst die Langfristplanung der SBB sieht, noch ohne Terminvorstellung, die Errichtung von Doppelspurinseln vor. SBB und Deutsche Bundesbahn wirken gemeinsam darauf hin, den Ausbau der Strecke Zürich–Singen–Stuttgart in den nächsten deutschen Bundesverkehrswegeplan aufnehmen zu lassen. Das wird wichtig sein, um die neuen Arbeiten auslösen zu können.

Der Bundesrat unterstützt diese Bestrebungen im Sinne von Artikel 6 des Alpen transit-Beschlusses.

Ich kann auch noch sagen, dass für diese sehr kurvenreiche Strecke der Einsatz von Neigewagenkasten-Zügen konkret geprüft wird, um deutlich raschere Verbindungen zu erhalten, ohne massive Infrastrukturkosten auszulösen. Auch hier: Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Die Betriebsprobleme zwischen Neuhausen und Eglisau sind unabhängig davon anzugehen, ohne kurzfristige bauliche Erweiterungen tätigen zu müssen. Ich weiss, dieser Bericht wird Sie nicht ganz zufriedenstellen. Aber ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass er nicht direkt mit dem Neat-Projekt zu tun hat. Wir werden das Problem auf einer anderen Ebene lösen müssen.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Antrag Simmen

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpen transittlinien den Ausbau

Art. 6bis

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'aménagement des lignes d'accès et des gares de jonction dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Proposition Simmen

Jusqu'à la mise en service des lignes ferroviaires à travers les Alpes, la Confédération garantit l'aménagement

Frau Simmen: Bei der Diskussion über den Alpen transit ist be greiflicherweise in erster Linie von Gotthard, Lötschberg und Ostschweiz die Rede. Die vorgesehenen neuen Strecken und Tunnels in den Alpen und Voralpen sind das Herzstück des ganzen Projektes, und die direkt betroffenen Kantone und Regionen sind die Hauptakteure. Ich habe daher gestern darauf verzichtet, die Eintretensdebatte meinerseits noch mit einem Beitrag anzureichern.

Die zentralen Strecken sind jedoch genau so viel oder so wenig wert wie die vor- und nachgelagerten Abschnitte. Der beste Tunnel nützt nichts, wenn die zu- und wegführenden Strecken nicht imstande sind, den Verkehr zu bewältigen, und diese Strecken liegen im Mittelland, in der Nordwestschweiz und im Tessin.

Der Ausbau der Zufahrtsstrecken darf nicht «innert nützlicher Frist» – wie es der Nationalrat vorsieht – erfolgen. Vielmehr ist es unabdingbar, dass die Zufahrtsstrecken bei Inbetriebnahme des Alpen transits vorhanden und benützbar sind. Schon heute bestehen auf den Bahnstrecken des Mittellandes Kapazitätsengpässe; nicht zwischen Mitternacht und Morgen grauen, aber zu den Zeiten, da die Leute die Bahn benützen wollen und auch Pendler es tun müssen. Die Besorgnis der betroffenen Regionen, dass im Zweifelsfall der Transitverkehr zu Lasten des Regionalverkehrs bevorzugt werde, ist nicht unbegründet.

Die Terminierung «bis zur Inbetriebnahme», wie ich sie vorschlage, verschafft zudem Klarheit über die gesamten Kosten aus dem Alpen transit, die dereinst anfallen werden. Durch eine klare Aussage kann der Einwand, der Alpen transit führe wegen unabsehbarer Folgekosten in ein finanzielles Abenteuer, entkräftet werden.

Herr Kollege Schmid hat gestern von der Schwierigkeit gesprochen, beschlossene Vorlagen zu realisieren. Er hat damit den Finger auf einen wunden Punkt gelegt. Klare Aussagen sind auch in dieser Beziehung geeignet, Widerstand – wenn er sich einmal gebildet hat – nicht nur abzubauen, sondern ihn gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Im übrigen – ich hoffe, das wird auch Herrn Bundesrat Ogi etwas trösten – entstehen keine Mehrkosten aufgrund dieser Formulierung; es handelt sich allenfalls um eine zeitliche Verlagerung.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen, meinem Abänderungsantrag zuzustimmen.

Küchler: Das Anliegen von Frau Simmen ist ernst zu nehmen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir dem Anliegen in der Kommission grosse Beachtung und Bedeutung beigemessen haben. Wir haben uns von der Verwaltung über die Kapazitäten der Zufahrtslinien informieren lassen. Wie Frau Simmen richtig sagt, nützt der beste Tunnel nichts, wenn die Zufahrts- und Wegfahrtsstrecken ungenügend sind. Wir konnten aber anhand der umfangreichen Unterlagen feststellen, dass die Kapazitäten in den nächsten Jahren ausreichen. Das ergibt sich aus der sogenannten «betrieblichen Plattform», die in den Kommissionsunterlagen vorhanden war.

Ich darf darauf hinweisen, Frau Kollegin Simmen: In der «betrieblichen Plattform» wurde aufgezeigt, dass allfällige Ausbauten auf der aargauischen Südbahn in den nächsten Jahren etwa 150 Millionen Franken kosten, die die SBB in den kommenden Jahren dort investieren müssen.

Wir müssen uns in Erinnerung rufen, dass das Konzept Neat nicht für sich allein steht, sondern in das Projekt «Bahn und Bus 2000» eingebettet werden muss, welches ebenfalls Kapazitätserweiterungen bringen wird. Es kommt hinzu, dass wir

die jährlichen Kredite im Budget der SBB haben, wo wir investieren wollen und müssen, um Kapazitäten zu vergrössern; vor allem, um den Regionalverkehr weiterhin zu fördern. Wir haben aber auch die jährlichen Rahmenkredite für die Privatbahnen.

Aus all diesen Gründen sind die Befürchtungen von Frau Simmen also nicht zu teilen, sondern dem Anliegen wird Rechnung getragen.

Es kommt hinzu, dass wir für die Neat das sogenannte Baukastensystem gewählt haben, das heisst, dass wir einzelne Bausteine – je nach Priorität – realisieren können und realisieren müssen. Wenn wir aber alle Bausteine bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereitstellen müssten, würden wir gleichsam auf Vorrat bauen, das heisst, das Baukastensystem würde damit illusorisch gemacht. Finanziell wäre es gar nicht verkräftbar, alle Bausteine auf den gleichen Zeitpunkt zu realisieren. Wir haben gehört: Wir dürfen das Fuder nicht überladen. Hier müssen wir wirklich mit Bedacht an die Arbeit gehen, und wir müssen nach Prioritäten die einzelnen Engpässe sukzessive beheben.

Aus all diesen Gründen muss ich Sie also ersuchen, der Formulierung der Kommission zuzustimmen – und nicht jener von Frau Kollegin Simmen.

Bühler: Ich habe Verständnis für den Antrag von Frau Simmen. Ich habe denselben in der Kommission gestellt, aber im Verlaufe der Beratung darauf verzichtet. Es gibt eben ein Geben und Nehmen.

Herr Bundesrat, ich nehme an, dass auch ohne Ergänzung, wie sie Frau Simmen jetzt beantragt, die Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe auf jene Zeitpunkte ausgebaut werden, auf die sie notwendig werden, notwendig, um den Verkehr der «Bahn 2000» oder der Neat aufnehmen zu können, um nicht den Regionalverkehr zu verdrängen. Somit bleibe ich beim Kommissionsantrag, um nicht die Hauptsache von Artikel 6bis zu gefährden.

Huber: Der Kanton Aargau – ein Durchgangskanton und Verkehrskanton par excellence – hat in dieser stundenlangen Debatte seine Stimme bis jetzt nicht erhoben. Es ist jetzt der Moment gekommen, zu diesen Dingen auch etwas zu sagen. Ich danke Frau Kollegin Simmen und Herrn Bühler, dass sie vorgespurt haben. Ich werde aber aus gesamtschweizerischer und aus finanzpolitischer Verantwortung diesen Antrag dann nicht unterstützen, wenn Sie, Herr Bundesrat Ogi, einige einfache Fragen beantworten. Sie haben ja im Beantworten solcher Fragen in den letzten anderthalb Tagen eine eigentliche Meisterschaft erungen.

Der Kanton Aargau beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit dem Problem der Kapazitätsengpässe des SBB-Schiennetzes im zentralen Mittelland. Im Rahmen des Projektes «Bahn 2000» wird die Leistungsfähigkeit zwar durch Neubaustrassen und Ausbauten erhöht. Im Zusammenhang mit dem Alpen transit wird indessen einfach angenommen, dass erweiterte Netzkapazitäten auch einen erheblich grösseren Verkehr in der Nord-Süd-Richtung – und der geht durch unseren Kanton – auffangen. Dem ist leider nicht so. Es treten bei näheren Untersuchungen immer mehr Engpässe zutage, deren Vorhandensein nach und nach – wenn auch widerwillig – von den Organen der SBB zugegeben werden muss.

Ich meine nun, dass der Antrag, wie er im Nationalrat mit dem neuen Artikel 6bis gestellt wurde, das Problem im wesentlichen erkennt. Ich hätte mich liebend gern dem Antrag von Frau Simmen, aber auch den Bemühungen von Herrn Bühler angeschlossen, wäre nicht jenes Spiel nun über die Bühne gegangen, das es meines Erachtens einfach aus gesamt politischer, finanzpolitischer Betrachtungsweise nicht mehr möglich macht, diesen Zusatzantrag zu unterstützen. Deshalb tue ich es nicht, wenn mir drei Fragen beantwortet werden:

1. Ich frage Sie, Herr Bundesrat: Wir sind gemeinsam doch der Auffassung, dass die Kantone der Nordwestschweiz in der Verkehrspolitik auch zum zentralen Mittelland gehören. Es gibt bezüglich der räumlichen Einteilung unseres Territoriums Grenzregionen, Mittellandgebiete und das Gebirge. Verkehrspolitisch aber haben Sie die Terminologie, dass das Mittelland

bis an die Grenzen der Eidgenossenschaft reicht und damit die Grenzkantone der Nordwestschweiz mitumfasst. Können Sie mir darüber Auskunft geben?

2. Der Begriff «innert nützlicher Frist» bedeutet nicht «nie», wie beim Ostalpenbahn-Versprechen, auch nicht «viel später», sondern eben «innert nützlicher Frist»; nicht einmal «innert Frist», sondern «innert nützlicher Frist». Daher glaube ich, dass wir zur Not und aus Solidarität mit dieser Terminierung leben können.

3. Wir gehen davon aus, dass innerhalb dieses Zeitraumes punktuelle Engpässe beseitigt werden und dass innerhalb dieses Zeitraumes – das betrifft meine dritte Fragestellung – die Engpässe und Zufahrtsstrecken planerisch, etwa durch Bearbeitung der rechtlichen Pendenzen oder durch Sicherstellung der Finanzierung in Finanzplänen und Budgets, zu ihrer Realisierung diesbezüglich so behandelt werden.

Sie wissen es, Herr Bundesrat Ogi – andern sei es in Erinnerung gerufen –, dass bei uns die Bahnen die dichtbewohnten Zentren durchfahren. Wir haben für die Heitersberglinie der Eidgenossenschaft die schnelle Verbindung zwischen ihrem ökonomischen Zentrum Zürich und ihrem politischen Zentrum Bern zur Verfügung gestellt, und wir haben auf unserem Kantonsgebiet Autobahnen in der Länge von bald 150 Kilometern mit Verzweigungen, die für die Verkehrspolitik dieses Landes entscheidend sind. Es ist politisch klug, wenn Sie uns hier und heute diese Fragen klar und deutlich beantworten können.

Wir möchten nicht gesetzgeberisch abgesicherte Zusagen, weil wir der Meinung sind, dass Worte unter Politikern, an dieser Stelle in diesem Saal gesprochen, ihren Stellenwert haben und dass es nicht unbedingt Paragraphen sein müssen. Wir lassen Ihnen Spielraum, ohne dass das Ganze in Frage gestellt wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meine Fragen zu beantworten und mir die Möglichkeit zu geben, einer weiteren Belastung der Vorlage – gerade weil es um meinen Kanton geht – nicht auch noch beistimmen zu müssen.

Masoni: Ich beantrage Ihnen, die Version der Kommission statt jene des Nationalrates zu beschliessen. Der Unterschied, den ich befürworte, liegt insbesondere im Wort «und im Süden». Der Satz lautet: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher.» Kollege Bühler wird die Ausdehnung auf die Knotenbahnhöfe befürworten.

Es ist ganz richtig, bei einem solchen Werk den Ausbau der Zufahrtsstrecken in der Gegend des zentralen Mittellandes vorzusehen. Ebenso wichtig ist aber der Ausbau der Zufahrtsstrecken im Süden. Das grosse Werk, das wir jetzt planen und durchführen wollen, hat nur einen Sinn, wenn es einen optimalen Anschluss nach Norden und nach Süden hat, ohne Engpässe; insbesondere wenn es ermöglicht wird, auch die Hochgeschwindigkeitszüge über diese Linien führen zu können.

Es kommt hinzu, dass die erwartete Verkehrserhöhung Werke in den Gegenden, wo die Anschlüsse liegen, verlangen wird. Für das Sottoceneri, insbesondere für die Gegend Lugano, entsteht eine ernsthafte Bedrohung wegen der Zunahme des Verkehrs.

Sie kennen die Gegend Lugano. Sie wissen, wie die SBB-Linie teilweise durch das – an sich im Tessin spärliche – Wohngebiet und teilweise am See entlang führt. Es ist dort absolut erforderlich, alle nötigen Erweiterungs- und Lärmschutzvorkehrungen vor Inbetriebnahme der Linie, das heisst rechtzeitig, vorzubereiten. Wenn wir richtigerweise bei den Alpentälern dafür sorgen, müssen wir im Interesse der ganzen Schweiz bei dieser besonders empfindlichen Region, die grösstenteils im Inventar der Naturschutzregionen der Schweiz enthalten ist, uns diese Sorge besonders machen.

Aber es gibt noch einen anderen Grund, und zwar einen technischen Grund: Die Führung der Linie nach Lugano – das beschlossene Werk kommt bereits in die Gegend Lugano; das bedeutet praktisch bis Melide – ist von grosser Bedeutung, um zu entscheiden, wo die endgültigen Zugänge nördlich und südlich des Monte-Ceneri-Tunnels liegen sollen.

Insbesondere sind folgende Probleme zu lösen, die ausgerechnet Zufahrtsstreckenprobleme sind:

1. Der Anschluss nach Luino – das ist einer der bedeutendsten Anschlüsse; er ist schon in den früheren Artikeln vorbehalten – via Lago Maggiore in der Gegend von Gambarogno, die auch so empfindlich ist wie die Gegend am Luganersee, oder via Tunnel vom Vedeggio-Tal bis nach Luino.

2. Die Ueberquerung des Luganersees auf dem heutigen Damm von Melide. Das bedeutet, dass die Linie zum grossen Teil die Ufer des Sees durchqueren wird oder unter dem See durchführt – heute ist es technisch möglich, eine Röhre unter dem See durchzuführen, man spricht darüber auch im Falle Luzern; das würde der Strecke eine geradere Linienführung sichern.

3. Ob die Weiterführung der Linie Richtung Capolago–Mendrisio in der heutigen Lage etwas am Hang vorgesehen werden soll oder ob sie in der Ebene zwischen Capolago und Riva San Vitale zu liegen hat, muss geklärt werden.

All dies sind wichtige Anschlussprobleme, die zu lösen sind, damit man weiss, wo die Ceneri-Tunneleingänge südlich und nördlich liegen; denn das ändert je nach gewählter Linienführung. Es kommen noch die Probleme des Anschlusses mit Italien hinzu, sei es in Luino, sei es in Chiasso. Aber wir haben die Zusicherung des Bundesrates und des Departementsvorstehers, dass man sich sehr bemühe, diese Probleme mit Italien zu regeln.

Wie Sie sehen, gibt es gewichtige Gründe, damit so ein Werk zugleich mit der Studie der Zufahrtsstrecken im Mittelland, aber auch im Süden beschlossen wird. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen, der Fassung der Kommission zu folgen. Ich nehme nicht besonders Stellung zum Antrag der Kollegin Simmen. Das ist eine Präzisierung, die ich, wenn ich an der Stelle des Bundesrates wäre, praktisch selbstverständlich fände.

Wenn wir annehmen, dass die Arbeiten bis zu 20 Jahre dauern dürften, sollten wir innerhalb dieser Zeit diese Probleme regeln können. Es wäre aber möglich, dass die Probleme des Bahnhofs Luzern noch etwas mehr Zeit verlangen. Deswegen nehme ich dazu nicht besonders Stellung. Aber ich empfehle Ihnen, die Fassung der Kommission zu beschliessen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist der Meinung, dass das Neat-Projekt ein fest umrissenes Projekt sein sollte. In Ihrer Kommission und in Ihrem Rat habe ich diesen Eindruck nicht mehr. Artikel 6bis öffnet einmal mehr Tür und Tor zum Ausfuern, zum Ausfransen dieser Botschaft. Vor allem weckt er in den Regionen ganz grosse Erwartungen, die – das möchte ich klar und deutlich sagen – nie erfüllt werden können.

Meine Ausführungen werde ich folgendermassen aufteilen: Zuerst werde ich grundsätzlich etwas zur Südschweiz sagen, dann zu den Knotenbahnhöfen, dann zur Finanzierung, und schliesslich werde ich die Fragen von Herrn Huber und diejenigen im Zusammenhang mit dem Antrag von Frau Simmen beantworten.

Zur Ausdehnung Südschweiz: Grundsätzlich dürfen wir nicht auf Vorrat bauen. Das Baukastensystem – das im Tessiner Fernsehen mehrmals von Ihnen, Herr Masoni, als Positivum dargestellt wurde – ermöglicht es, später nach Bedürfnis zu bauen. Also können wir nicht auf Vorrat bauen. Wir wissen ja nicht, ob die Entwicklung in den Jahren nach 2030 so weitergeht. Wir bauen vorerst einmal bis ins Jahr 2020, 2030 aus. Was nachher ist, wissen wir nicht. Von der heutigen Planung aus gesehen, genügen die Kapazitäten.

Sie haben die sogenannte «betriebliche Plattform» in der Kommission bekommen. Daraus ist herauszulesen, dass zwischen Arth-Goldau und Cadenazzo 388 Züge geplant sind. Die Frage des Baus neuer Zufahrtsstrecken stellt sich aufgrund unserer Modellrechnungen und unseres Wissensstandes zum heutigen Zeitpunkt (September 1991) nicht. Unsere Planung geht von der Annahme aus, dass die 388 Zugs-Trassees auf 88 Schnellzüge und 300 Güterzüge aufgeteilt werden. Von diesen 300 Ferngüterzügen fahren 200 via Chiasso und 100 via Luino weiter. Bei voller Auslastung des Systems wird auch die Strecke Lugano–Chiasso voll ausgelastet, aber nicht überlastet sein.

Das Regionalzugsangebot auf diesem Streckenabschnitt kann weiterhin aufrechterhalten werden. Hierfür sind 26

Schnellzüge des innerschweizerischen Verkehrs südlich von Lugano als Regionalzüge vorgesehen. Sie werden zusammen als lokale Züge verkehren, was bereits im heutigen Fahrplan zum Teil der Fall ist.

Die durch das Konzept ermöglichte Kapazität von 388 Zügen pro Tag wird während längerer Zeit, so beurteilen wir das heute, ausreichen. Es ist aber wichtig, sich bereits über allfällige spätere Ausbauten Gedanken zu machen, wobei die Untertunnelung eines Sees, Herr Masoni, nicht ohne Probleme ist, das wissen Sie. Von den Kosten sprechen wir weniger oder gar nicht mehr.

Wir sind auch daran, langfristige Ausbaupläne und die Verkehrswege im Kanton Tessin mit der Lombardei abzustimmen. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind aufgenommen; entsprechende Schritte, auch Fortschritte, sind zu verzeichnen. Es handelt sich aber um Planungen für die Zukunft. Zu den Knotenbahnhöfen: Bei den Knotenbahnhöfen hat Ihre Kommission in erster Linie an Luzern gedacht. Gemäss Planung werden täglich 36 alpenquerende Schnellzüge zwischen Luzern und Arth-Goldau verkehren. Das ist gleich wie heute: stündlich ein Zug. Zusätzlich fährt jede Stunde ein Zug von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern. Luzern wird aber besser angeschlossen. Der Ostschweizer kann schneller und besser nach Luzern fahren. Luzern wird vom Gütertransitverkehr umfahren. Luzern ist eine touristische Stadt; wir bringen ihr den Tourismus, wir bringen ihr aber nicht den Güterverkehr.

Ich denke an das, was ich gestern sagte: Diejenigen, die die Bahn nicht bekommen, wollen sie, und diejenigen, die sie bekommen, wollen sie nicht. Der Güterverkehr wird Ihre Stadt also umfahren, Herr Ständerat Bühler, und das nicht nur wegen des Sackbahnhofs, sondern auch wegen der Steilrampe nördlich von Emmenbrücke.

Die Zunahme des Güterverkehrs spielt somit für die Kapazitätsbetrachtung keine Rolle. Wenn man die Berechnungen der Luzerner und diejenigen des VCS genau betrachtet, erkennt man, dass die Kapazität von Luzern nach deren Auffassung schon für «Bahn 2000» nicht ausreicht. Diese Ueberlegungen und Berechnungen sind jedoch zu widerlegen.

Ich komme zur Finanzierung: In der Fassung des Nationalrates enthält Artikel 6bis den Zusatz «... und regelt dessen Finanzierung». Ihre Kommission liess diesen Zusatz fallen. Ich bitte Sie, diesen Zusatz, wenn Sie diesem Artikel zustimmen, dann wirklich auch fallenzulassen.

Jetzt komme ich zu den Fragen: Herr Huber, die Kantone der Nordwestschweiz sind auch im zentralen Mittelland. Dem kann ich zustimmen. Zweite Frage: «Innert nützlicher Frist» heisst für den Bundesrat: «wenn es dann notwendig ist». Und wann es nicht notwendig ist, dann ist es nicht notwendig. Darf ich das so beantworten?

Dann zur dritten Frage betreffend planerische Arbeiten für die Zufahrten. Die SBB planen langfristig. Wo sie Engpässe erkennen, sehen sie rasch Verbesserungen vor. Finanzielle Mittel, lieber Herr Huber, hängen nicht zuletzt von Ihnen ab. Auch Sie diktieren bezüglich der Mittel, die wir zur Verfügung haben. Der Beweis wird schon demnächst anzutreten sein. Mehr möchte ich nicht dazu sagen.

Schliesslich, Frau Simmen, muss ich Sie bitten, Ihren Antrag zurückzuziehen. «Baukastensystem» heisst dann bauen, wenn es nötig ist. Ich sage nochmals, was ich schon mehrmals gesagt habe: Wir dürfen nicht auf Vorrat bauen. Herr Küchler hat das wunderbar bestätigt, ich könnte jedes Wort unterstreichen.

Ihre Aussage stimmt nicht, dass das nicht zusätzlich massive, ja massivste Kosten auslösen wird. Ich möchte Ihnen nur einige Grössenordnungen aufzählen – Kosten für Ausbauten, die für das Zugsangebot gemäss Botschaft nicht nötig sind, die Sie aber indirekt fordern –: Ausbau Lenzburg–Aargauer Südbahn–Arth-Goldau, 1 Milliarde Franken. Bahnhof Luzern, vier Varianten in der Grössenordnung von 500 Millionen bis 1 Milliarde Franken. Dann Lamone–Chiasso, schwieriges Gebiet, schwieriges Gelände; hier wurden 2 Milliarden Franken prognostiziert. Und dann Zufahrten zum Zimmerberg und Hirzel, die gemacht werden müssen, rund 300 Millionen Franken. Sollte anstelle – ich sage das auch an die Adresse von Herrn

Masoni – von Lamone–Chiasso die Zufahrt über Colico und den Comer See entlang nach Lecco verwirklicht werden, würde der Betrag um weitere rund – halten Sie sich fest – 7 Milliarden Franken ansteigen. Das sind die heutigen Beurteilungen. Mit diesem Antrag von Frau Simmen schieben Sie quasi nach diesen Ideen. Sie werden sie nicht mehr wegbringen, wenn sie einmal da sind.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag von Frau Simmen abzulehnen. Im Übrigen bitte ich Sie, dem Nationalrat zuzustimmen. Der Bundesrat teilt die Auffassung des Nationalrats.

Bühler: Eine Äusserung hat mich jetzt doch noch bewegt, etwas zu sagen.

Es sind regionale Erwartungen, das kann nicht bestritten werden. Luzern hat sich bis heute immer verträsten lassen, aber diesmal nicht mehr, denn die Kapazität reicht in Bälde nicht mehr aus. Sie haben gesagt, welche Kosten bei einem möglichen Tiefbahnhof Luzern anfallen werden: zwischen 500 Millionen und einer Milliarde Franken. Jetzt sind bereits Zwischenberichte ausgearbeitet, die vorliegen; darin werden die Kosten zwischen 300 Millionen und 500 Millionen Franken veranschlagt, nicht zwischen 500 Millionen und einer Milliarde. Das wollte ich doch noch sagen. Bitte stimmen Sie der Kommission zu.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Simmen

offensichtliche Mehrheit
Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag des Bundesrates

24 Stimmen
7 Stimmen

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1

Les CFF et les chemins de fer privés concernés adaptent

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: Je me permettrai d'englober aussi l'article 8. Pour ces deux articles, il y aura des adaptations rédactionnelles, de manière à être conformes à la situation nouvelle.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Vorprojekte für die neuen Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel geben Aufschluss insbesondere

Abs. 2–7

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8

Proposition de la commission

Al. 1

Les avant-projets des nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel renseignent en particulier sur le tracé, les points de raccordement,

Al. 2–7

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Auflageprojekte für die neuen Linien am Gotthard, Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel samt Nebenanlagen unterliegen dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte vom 21. Juni 1991 (SR 742.100.1).

Abs. 1bis (neu)

Der Bundesrat kann zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten mit dem Vorprojektverfahren den Verzicht auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren gemäss Artikel 3 bis 9 des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte anordnen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 9

Proposition de la commission

Al. 1

L'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer (RS 742.100.1) s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel, ouvrages annexes compris.

Al. 1bis (nouveau)

Le Conseil fédéral peut, afin d'éviter le double emploi avec la procédure d'avant-projet, ordonner qu'il soit renoncé à la procédure d'examen préliminaire au sein de l'administration des articles 3 à 9 de l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 9bis (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Submissionsverfahren

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen. Dabei muss das Gegenrecht der Sitzstaaten ausländischer Anbieter gewährleistet sein.

Art. 9bis (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Procédure de soumission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Les candidats suisses et étrangers seront soumis à des conditions de concurrence équivalentes. Dans ce contexte, les Etats où les candidats étrangers ont leur siège, doivent garantir la réciprocité.

M. Flückiger, rapporteur: Le Conseil national a ajouté des dispositions relatives à la procédure de soumission, dispositions au terme desquelles il y a lieu d'exiger les mêmes conditions de concurrence pour les candidats suisses et étrangers. La commission propose, en plus, que l'on ne prenne en considération que les firmes dont le siège est établi dans des Etats qui garantissent la réciprocité.

Les articles 11, 12, 13 et 18 seront adaptés, conformément aux arrêtés sur la Suisse orientale.

Küchler: Da ich von der Annahme ausgehe, dass Herr Bundesrat Ogi Artikel 9bis ebenfalls ablehnen wird, wie er das heute morgen wiederholt getan hat, als er nicht auf die Fassung der Kommission eintreten konnte, sehe ich mich veranlasst, zu Artikel 9bis, zum Submissionsverfahren, insbesondere zur Ergänzung von Absatz 2, etwas zu sagen.

Es geht in diesem Artikel 9bis um die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Beschlusses. Es geht um die Submission der Planung, der Projektausarbeitung und Erstellung des Baus. Das Bauvolumen beträgt allein schon aufgrund der bundesrätlichen Botschaften etwa 15 Milliarden Franken. Da muss doch meines Erachtens für unsere Volkswirtschaft etwas abfallen. Der Nationalrat hat aus diesem Grunde Artikel 9bis neu aufgenommen und in Absatz 2 bereits das Prinzip der sogenannten gleich langen Spiesse («gleichwertige Wettbewerbsbedingungen») für in- und ausländische Bewerber festgelegt.

Unsere Kommission hat nun über dieses Prinzip hinaus als zweites Prinzip noch dasjenige des «Gegenrechts» aufgenommen. Es geht um die Frage, ob wir uns dem freien Wettbewerb aussetzen wollen und müssen, ohne für unsere Anbieter in den entsprechenden ausländischen Staaten Gegenrecht zu erhalten. Unsere Bauunternehmen müssen nämlich immer wieder feststellen, dass im Ausland die Schweizer Unternehmen schlechter behandelt werden als die einheimischen, weil dort die Submissionsverfahren locker gehandhabt werden, das heisst, sie werden für unsere Anbieter offensichtlich nachteilig angewendet. Wenn wir also für das Ausland, für Europa investieren, aber in der Schweiz bauen und grosse Lasten auf uns nehmen, so sollten wir uns wenigstens bei der Submission möglichst grosse Freiheiten bezüglich der Arbeitsvergebung vorbehalten.

Das Prinzip des Gegenrechtes ist im übrigen im EG-Recht eine Selbstverständlichkeit. Heute sind wir aber noch nicht in der EG, und dennoch müssen wir mit dem Bau der Neat baldmöglichst beginnen. Es ist bei diesen Grössenordnungen auch anzunehmen, dass Anbieter ausserhalb des EG-Raums auftreten werden.

Aus diesen Gründen ist es sicher sinnvoll, wenn wir nun diese Zusatzbestimmung gemäss Kommission aufnehmen, das heisst auch das zweite Prinzip des Gegenrechtes in diesem Beschluss verankern.

Ich ersuche Sie, der Fassung der Kommission zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Das Problem des Gegenrechtes dürfte bereits heute weitgehend entschärft sein, weil die meisten grösseren Schweizer Unternehmungen an ausländischen Firmen beteiligt sind. Der Marktzugang im Ausland ist ihnen damit via Tochtergesellschaften und Beteiligungen offen. Die Frage des Gegenrechtes und der Kompensationsgeschäfte ist immer auch Gegenstand von Vertragsverhandlungen.

Mit dem Gegenrecht ausländischer Staaten sehen wir gewisse Vollzugsprobleme. Im Nationalrat wurde darauf hingewiesen, dass mit dem damals gleichlautenden Antrag ein ausländischer Bewerber ohne Gegenrecht nicht zum Zuge kommen kann, auch wenn er die beste Lösung offeriert. Im übrigen ist es äusserst schwierig festzustellen, in welchem Ausmass ein Staat Gegenrecht gewährt. Theorie und Praxis klaffen dort oft auseinander. Wenn wir den EWR-Vertrag unterzeichnen würden, hätten wir das Problem gelöst; aber wir haben ihn noch nicht unterzeichnet.

Ich bin grundsätzlich der Meinung, dass die Frage des Marktzuganges nicht in diesem Bundesbeschluss geregelt werden sollte, Herr Küchler, sondern im Rahmen des Gatt oder im Rahmen des EWR oder vielleicht im Rahmen der EG-Verhandlungen.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, hier keine Differenz zu schaffen und dem Beschluss des Nationalrates zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	14 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	9 Stimmen

Art. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

....

b. einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle, soweit sie die Basislinien am Gotthard und Lötschberg gemäss Artikel 3 und 4 betreffen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 11

Proposition de la commission

Al. 1

....

b. une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants dans la mesure où ils se rapportent aux lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg selon les articles 3 et 4.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die für die Verwirklichung des Konzeptes am Gotthard und Lötschberg benötigten Mittel

Abs. 2

Der entsprechende Gesamtkredit

Abs. 2bis (neu)

Die Finanzierung der Vorhaben gemäss Artikel 6 erfolgt über einen gesonderten Kredit.

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Les Chambres fédérales fixent globalement les fonds nécessaires pour réaliser le projet au Saint-Gothard et au Loetschberg et les accordent par tranches sous forme de crédits d'engagement.

Al. 2

Le crédit global correspondant comprend

Al. 2bis (nouveau)

Les projets mentionnés à l'article 6 sont financés par un crédit spécial.

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... der Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel führen SBB und BLS eigene Rechnungen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 13

Proposition de la commission

Al. 1

Les CFF et le BLS tiennent leurs propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation des lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 14-17**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 18**Antrag der Kommission****Titel**

Inkrafttreten und Geltungsdauer

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung der Bauvorhaben am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel. Der Bundesrat wird

Art. 18**Proposition de la commission****Titre**

Entrée en vigueur et validité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Il a effet jusqu'à la réalisation des projets du Saint-Gothard, du Lötschberg et du Zimmerberg/Hirzel, date à laquelle le Conseil fédéral peut l'abroger.

Frau Bühler: Ich möchte eine Erklärung zum Inkrafttreten abgeben. Die zentrale Frage ist und bleibt die Frage nach der Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene. Mit der Beantwortung dieser Frage steht und fällt das Schicksal dieser Vorlage.

Ich habe erwartet, zu dieser unabdingbaren Verlagerung vom Departementsvorsteher deutliche Worte zu hören. Im Klartext: Ich habe erwartet zu hören, wie es um das langfristige Transitabkommen mit der EG steht. Ich bin enttäuscht worden, Herr Bundesrat Ogi. Beim Eintreten sagten Sie kein Wort zu dieser Frage, ausser dass unsere Ausgangslage in den Verhandlungen ohne eine Neat schwach wäre. In der Detailberatung, insbesondere bei Artikel 1bis, haben Sie mich aber eigentlich erschreckt. Es kam zutage, dass Sie an ein Transitabkommen, das die Erfüllung von Artikel 1 ermöglicht, gar nicht glauben! Ich zitiere aus Artikel 1, um das in Erinnerung zu rufen: «.... Strassen vom Güterfernverkehr entlasten und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.» Das ist – nebst dem Bau einer Neat – nur mit einem Transitabkommen zu erreichen. Sie glauben nicht – oder nicht mehr – daran.

Herr Bundesrat Ogi, sollen wir uns auf diesem Boden zu Milliardenausgaben hinreissen lassen? Sollen wir ins Blaue hinaus investieren, ohne auch nur einen Spatz in der Hand zu haben? Ja, um im Bild zu bleiben, Herr Bundesrat, Ihre Taube hat noch nicht einmal auf dem Dach Platz genommen!

Ich habe mich in der Kommission bei der GesamtAbstimmung der Stimme enthalten, weil mir Zweifel in dieser zentralen Frage gekommen waren. Meine Bedenken sind nicht ausgeräumt worden, im Gegenteil. Ich signalisiere Ihnen und dem Bundesrat – das ist der Zweck meiner Intervention –, dass unter diesen Umständen keine Schlussabstimmung stattfinden darf. Wir sollten diesen milliarden schweren Trumpf nicht aus der Hand geben, bis wir ein befriedigendes Transitabkommen erreicht haben. Mit der Neat als Trumpf in der Hinterhand lässt sich eher ein gutes Transitabkommen erreichen. Und soviel ist sicher: Ohne ein befriedigendes Transitabkommen kann ein Referendumskampf nicht bestanden werden.

Ich werde Ihnen zu gegebener Zeit den Antrag stellen, die Schlussabstimmung zu verschieben.

Schmid: Ich habe heute morgen in der Zeitung folgenden Satz gelesen: «Im Hinblick auf den zu erwartenden Abschluss des Alpen transit-Geschäftes will die SP-Fraktion vor einem fertig vorliegenden Transitvertrag mit der EG keine Schlussabstimmung zulassen.» Frau Bühler hat damit den Fraktionsauf-

trag in diesem Rahmen erfüllt. Wir sind darüber orientiert worden.

Frau Bühler, ich bitte Sie zu überlegen, was das heisst. Das heisst im Prinzip, dass Sie dem Bundesrat nicht zutrauen, den in den Artikeln 1 und 1bis dieses Beschlusses enthaltenen Zielen aus innerer Ueberzeugung im Rahmen dieser Verhandlungen, die selbstverständlich passieren müssen, zum Durchbruch zu verhelfen und das Menschenmögliche zu tun, diese Ziele – ich erkläre hier nochmals: grundsätzlich ist der Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen – zu erreichen.

Mit diesem generellen Misstrauen kommen wir überhaupt nicht vorwärts. Mit dieser engen Betrachtungsweise der Dinge nehmen Sie dem Bundesrat jegliche Verhandlungsmöglichkeit aus der Hand. Was soll der Bundesrat im Verhandlungszeitpunkt überhaupt auf den Tisch legen? Denn zweifellos kann die andere Seite auch sagen: Was nützt uns ein Vertrag, wenn das Schweizervolk nachher doch nein sagt? Ich bin der Auffassung, dass solche Drohgebärden der ganzen Sache schaden.

Frau Bühler: Ich meine, dass diese Diskussion dann stattfinden sollte, wenn ich den Antrag stelle, die Schlussabstimmung zu verschieben. Ich finde es nicht sinnvoll, jetzt über diese Frage zu diskutieren. Ich komme zu einem genau gegenteiligen Schluss als Herr Schmid. Ich möchte aber darauf hinweisen – Sie haben eine beleidigende Einführung gemacht, Herr Kollege Schmid –, dass ich hier nicht einen Auftrag der SP-Fraktion ausführe, sondern mich bereits in der Kommission mit dieser Begründung der Stimme enthalten habe. Das möchte ich gesagt haben.

Danioth: Ich hatte in der Kommission einen Antrag eingereicht, wonach der Bundesrat ermächtigt ist, das Inkrafttreten zu bestimmen, sobald ein Transitabkommen mit der EG zustande gekommen ist, das der Zielsetzung des Neat-Beschlusses entspricht. Dieser Beschluss fand keine Mehrheit. Ich habe statt dessen gestern ein Postulat eingereicht, wonach der Bundesrat bei den weiteren Verhandlungen und beim Abschluss des Transitabkommens auf diesen Neat-Beschluss verpflichtet wird.

Es ist mit einem gewissen Recht eingewendet worden – ich habe diesem Einwand Rechnung getragen, auch Frau Bühler übrigens –, dass der zeitliche Zusammenhang, das zeitliche Junktim, Schwierigkeiten bereiten könnte. Herr Bundesrat Ogi hat uns erklärt, dass der Abschluss eines Transitabkommens in absehbarer Zeit noch nicht sicher ist. Auf der andern Seite soll nach Verabschiedung und mit dem Inkrafttreten des Neat-Beschlusses auch die Planung weitergezogen werden können.

Aber – insofern pflichte ich Frau Bühler bei; sie hat übrigens diese Bedenken bereits das letzte Mal angemeldet – es schleckt keine Geiss weg, dass hier ein innerer Zusammenhang, ein Konnex; ein Junktim besteht zwischen diesem Jahrhundertwerk, das wir jetzt beschliessen, auf der einen und dem Transitabkommen auf der andern Seite. Das ist ja gerade die schweizerische Leistung, die wir erbringen. Darum begreife ich die innere Abwehr nicht so recht. Aber ich habe Verständnis, und ich glaube den Worten des Bundesrates, wie ich das immer tue, solange mir nicht das Gegenteil bewiesen wird.

Darf ich Sie bitten – auch Frau Bühler –, in diesem Sinne die Erklärungen des Bundesrates entgegenzunehmen und vor allem den Bundesrat zu ersuchen, in Brüssel nicht den Eindruck aufkommen zu lassen, die Schweizer würden sich mit dem Beschluss zur Neat begnügen und nachher würde das Feilschen weitergehen – das Feilschen um die Offerte des Bundesrates, pro Tag 50 Lastwagen à 40 Tonnen durchfahren zu lassen. Ich weiss zwar nicht, wo diese Lastwagen beim Gotthard noch durchgehen könnten, nachdem jetzt auf der Gotthard-Nordrampe bis zum Frühjahr 1993 Sanierungsarbeiten notwendig sind, so dass praktisch nur eine Spur zugänglich ist.

Hier stossen wir an Grenzen. Dass die EG das nicht begreift – im Gegensatz zu Herrn Karel van Miert, der Verständnis hat –, ist kein gutes Vorzeichen. Hier müssen wir klar Stellung bezie-

hen. Ich bin sehr froh, wenn und dass Herr Bundesrat Ogi das macht.

Ich bin ihm überhaupt zu grossem Dank verpflichtet, dass er die Sichtweise der Schweiz in Europa optimal vertritt und mit Festigkeit und Flexibilität unsere Interessen wahrnimmt. Um ihn nicht zu binden, verzichte ich meinerseits auf einen Antrag.

Bundesrat Ogi: Ich muss schon auch mit Frau Bühler sprechen: Ihre Interpretation ist natürlich völlig falsch. Wir reden jetzt, in Artikel 18, über diesen Zusammenhang; vorher hatten wir gar keine Möglichkeit. Wissen Sie, als Politiker muss man auch timen.

Wenn Sie mir unterstellen wollen, ich wolle keinen Vertrag, dann ist das völlig falsch. Wir möchten sowohl einen kurzfristigen Vertrag, nämlich bis 1994, weil wir dann weitere Kapazitäten am Gotthard anbieten können, diese immerhin 470 000 Lastwagen, die wir von der Strasse auf die Schiene bringen können. Wir wollen auch einen langfristigen Vertrag, damit Europa (die EG oder wer es dann immer ist) unser Angebot, das wir heute beschliessen und überladen haben – wenn Sie mir diesen Ausdruck gestatten; Sie haben ja auch mitgeholfen, es zu überladen –, annimmt, und wir dann die Sicherheit haben, dass unsere Infrastruktur benützt wird.

Aber, meine liebe Frau Bühler, Sie müssen wissen, dass es für einen Vertrag zwei Partner braucht. Ich sage Ihnen, so wie Sie argumentieren, muss ich annehmen, Sie wollen einen Vertrag um jeden Preis.

Vorgestern haben meine Leute in Brüssel wieder verhandelt. Wir hatten dieses Angebot der 50 Lastwagen gemacht. Man hat uns ausgelacht. Was, 50 Lastwagen? Das geht doch nicht, 250 Lastwagen sind ein Minimum! Frau Bühler, sollen wir dann einen solchen Vertrag unterschreiben? Sie wären die erste, die uns kritisieren würde! Also können wir doch einen solchen Vertrag nicht unterschreiben; seien Sie doch auch korrekt und fair! Wollen Sie einen Vertrag um jeden Preis? Ich glaube nicht.

Haben wir nicht ein Umweltproblem in der Schweiz? Wir können es lösen, indem wir vorangehen und die Güter auf die Bahn bringen und nicht einfach das Ganze laufen lassen, spielen lassen, damit einmal mehr Lastwagen auf uns zukommen. Dann können wir den 40-Tonnen-Korridor nicht mehr ablehnen; wir können das Nachfahrverbot nicht mehr halten; wir können das Sonntagsfahrverbot nicht mehr halten. Das ist doch keine Politik – auch nicht für Sie, die sofort in die EG wollen! Das geht doch nicht!

In diesem Sinne bitte ich Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass es zwei Partner braucht, um einen Vertrag abzuschliessen. Im Moment sind wir nicht in einer guten Position. Ich würde sagen, die Chance, dass wir den Transitvertrag abschliessen können, ist heute 7 zu 3. 7 zu unsern Ungunsten und 3 zu unseren Gunsten. Das ist die Ausgangslage, nicht zuletzt aufgrund der Diskussion am letzten Montag in Brüssel.

Wir werden weiter verhandeln; wir werden versuchen, die Leute zu überzeugen. Aber Sie können nicht von uns verlangen, dass wir einen Transitvertrag um jeden Preis und zu allen Konditionen abschliessen.

Ich bitte Sie – auch wenn kein Antrag gestellt wurde –, von diesen Ausführungen Kenntnis zu nehmen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

27 Stimmen

1 Stimme

B. Bundesbeschluss über eine Aenderung und Verlängerung der Konzession für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS)

B. Arrêté fédéral relatif à l'extension et à la prolongation de la concession de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS)

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

.... aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach (Anschluss der Simplonlinie

Art. 1

Proposition de la commission

.... reliant la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach (raccordement de la ligne du Simplon

M. Flückiger, rapporteur: Du moment qu'en votation tout l'heure, dans l'arrêté A, le périmètre de planification du tunnel du Loetschberg a été étendu jusqu'à Mundbach, la concession doit être formulée en conséquence, sachant, comme on vient de le dire, qu'aucune prétention ne doit être présentée sur une ligne de Mundbach.

Angenommen – Adopté

Art. 2

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 Entwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

M. Flückiger, rapporteur: Cet arrêté doit faire l'objet d'adaptations rédactionnelles, en raison de l'intégration du message sur la Suisse orientale. Par 8 voix contre 6, la majorité de la commission propose, en outre, un nouvel article 1 bis – nous y reviendrons tout à l'heure – selon lequel les coûts supplémentaires sont réservés sur la base des nouvelles dispositions légales. Cette disposition est motivée par les coûts supplémentaires massifs occasionnés par RAIL 2000. Les CFF situent l'origine de ces coûts supplémentaires – nous le savons – partiellement dans la loi sur la protection de l'environnement adoptée en 1983.

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**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Simplonlinie bleiben vorbehalten. Für den Einbezug der Ostschweiz wird auf Beschluss D verwiesen.

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... Simplon sont réservés. Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D.

*Angenommen – Adopté***Art. 1bis (neu)***Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

Gesetzesbedingte Mehrkosten

Wortlaut

Vorbehalten bleiben Mehrkosten des Auflageprojektes, die durch die dannzumalige Bundesgesetzgebung, insbesondere über den Umweltschutz, den Landschaftsschutz und die Raumplanung, bedingt sind.

Minderheit

(Ducret, Cavadini, Flückiger, Rüesch, Schmid, Uhlmann)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 1bis (nouveau)*Proposition de la commission**Majorité**Titre*

Frais supplémentaires résultant de la législation

Texte

Sont réservés les frais supplémentaires du projet mis à l'enquête publique lorsque ceux-ci sont imputables à la législation fédérale applicable à ce moment-là, notamment en matière de protection de l'environnement et du paysage, ainsi que dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Minorité

(Ducret, Cavadini, Flückiger, Rüesch, Schmid, Uhlmann)

Rejeter la proposition de la minorité

M. Ducret, porte-parole de la minorité: Je vous demande vraiment de ne pas accepter ce que la majorité de votre commission vous propose. C'est un texte assez extraordinaire et je me demande si ce n'est pas un cheval de Troie, car je vois tout de même mal la Confédération entreprendre des travaux qui ne correspondent pas aux lois actuelles en matière de protection de l'environnement, ni en matière d'aménagement. J'ai l'impression qu'on a l'intention d'utiliser la législation fédérale comme un levier pour obliger à rallonger certains tunnels et à établir certaines protections. Dans le cadre de nos lois, il existe une loi contre les excès de bruit qui est très lourde – elle serait probablement inapplicable et inappliquée dans les centres urbains, car ce qu'elle demande condamnerait à peu près tous les logements à être déplacés à la périphérie, ce qui ne ferait que renvoyer le problème un peu plus loin – et qui pourrait contraindre les gens chargés de s'occuper d'un projet à entreprendre des aménagements extrêmement coûteux suivant l'interprétation qu'on en fait. J'estime que les exigences qui ont été prises en compte, dont on nous a dit que le projet les assimilait, et les réserves financières qui ont été prévues sont

suffisantes et que cet article est absolument inutile, sinon dangereux. En allant si loin, on finira par tuer le projet, à moins qu'il ne meure tout seul.

Je vous demande donc très vivement, au nom de la minorité de la commission – la décision a été prise par 8 voix contre 6, c'est-à-dire avec une très forte minorité – de revenir au texte initial et de ne pas accepter cet article 1bis.

Danloth: Darf ich zum Antrag der Kommissionsmehrheit einige Ausführungen machen? Er scheint mir sehr wohl begründet, nicht zuletzt auch aus finanzpolitischer Sicht, wegen der Finanzwahrheit und -ehrlichkeit. Mit Recht ist in der nationalrätlichen Debatte auf die vielen Fragezeichen verwiesen worden, die dem Kreditbeschluss anhaften, und die Anzahl der Fragezeichen ist nicht kleiner geworden.

Es gibt zahlreiche Unsicherheitsfaktoren, die selbst mit dem vom Nationalrat verabschiedeten Kredit verbunden sind. Nicht allein die Teuerung, sondern auch der Projektierungsstand 1989 sei erwähnt: Der Kredit nimmt keine Rücksicht auf die seitherige Weiterentwicklung in der Planung. Die Bedeutung des Projektierungsstandes 1989 wird weder im Beschluss C noch in der Botschaft erklärt. Gemäss Aussage von Nationalrat Weber-Schwyz, Sprecher der nationalrätlichen Neat-Kommission, wäre der Beschluss C gar nicht notwendig, da der darin enthaltene Rahmen von 14 bzw. jetzt 15 Milliarden nicht absolut sein kann und der Beschluss den massgeblichen Beschluss A nicht einengen dürfe.

In der Botschaft des Bundesrates werden die Kosten des Urner Abschnitts beispielsweise mit total 890 Millionen Franken angegeben. Die Projekte stammen aus dem Jahre 1974, nämlich Erstfeld–Amsteg, und dem Jahre 1983, Kantonsgrenze Schwyz–Uri–Erstfeld. In den oben aufgeführten Beträgen sind praktisch keine Anteile für Umweltschutzmassnahmen, Lärm- und Grundwasserschutz usw., enthalten. Die Behörden und Planer des Kantons Uri sind der bestimmten Auffassung, dass mit den 890 Millionen Franken eine Zufahrtslinie durch den Kanton Uri, die eine UVP-Prüfung bestehen sollte, nicht gebaut werden kann. Die Projektierungsingenieure sind offensichtlich zu ganz anderen Zahlen gekommen.

Nun hiesse es dem ganzen Beschlusskonzept Gewalt antun, wenn man die Planer der Neat von der Einhaltung derjenigen zwingenden Umweltschutz- und übrigen Gesetzesbestimmungen dispensieren würde, die für Private und Kantone als selbstverständlich gelten, und dies einzig unter Berufung auf knappe oder fehlende Mittel des Gesamtkredits. Gerade derartige Amputationen und Vereinfachungen wären aufgrund von Äusserungen der Vertreter des Bundes zu befürchten. Der Hinweis in der Botschaft auf Seite 50, die Aufwendungen für den Umweltschutz seien – soweit heute absehbar – in der Kostenschätzung enthalten, ist nicht beruhigend. Der Vorsteher des EVED hat der Urner Regierung noch am 13. September 1990 mitgeteilt, dass Massnahmen zur Schonung der Umwelt und der Landschaft nur getroffen würden, soweit sie verhältnismässig und sinnvoll seien. Dies ist an sich unbestritten, aber eine sehr relative Feststellung, vor allem wenn man gleichzeitig einräumt, dass der Mehraufwand einer Linienführung nach Planungsstudie Uri von 1989 nicht berücksichtigt ist, in Wirklichkeit auch gar nicht berücksichtigt sein kann.

Einer befürchteten Aushöhlung gesetzlicher Vorschriften des Bundes durch den Bund selber muss mit aller Deutlichkeit entgegengetreten werden. Dies soll der Antrag der Mehrheit sicherstellen. Dem Beschluss C kann nicht der gleiche verbindliche Stellenwert zukommen wie den Hauptbeschlüssen A und B; er kann nur akzessorischer Natur sein, im Zweifelsfalle geht Beschluss A vor. Damit dies deutlich zum Ausdruck kommt, ist ein Vorbehalt für gesetzbedingte Mehrkosten unerlässlich. Dabei soll der Zeitpunkt des Auflage- bzw. Ausführungsprojektes massgeblich sein.

Die ausdrückliche Aufnahme eines solchen von Bundesrat und Parlament mehr oder weniger deutlich eingestandenen Vorbehaltes ist, Herr Bundesrat, auch ein Akt der Ehrlichkeit und Transparenz dem Volk gegenüber. Wir dürfen uns und dem Volk keinen Sand in die Augen streuen. Mit Mehrkosten über die nun zu beschliessenden 14 bzw. 15 Milliarden hinaus muss gerechnet werden, das weiss jedes Kind. Ich glaube, es

ist unehrlich und nützt für eine sparsame weitere Tätigkeit in der Planung nichts, wenn man die Augen davor verschliesst. Erfahrungen aus älterer und jüngerer Zeit sollten uns diesbezüglich zur Vorsicht mahnen. Wir werden in jedem Falle gegenüber späteren Generationen besser bestehen können. Aus diesem Grunde empfehle ich Ihnen die Zustimmung zu diesem wohlbegründeten Zusatz gemäss Artikel 1 bis.

Ziegler: Ich spreche zu diesem Artikel nur, um noch einmal die Verantwortung im Umweltbereich hervorzuheben. Kernstück – das ist allerdings bereits gesagt worden – dieser zu fällenden Entscheide sind die Beschlüsse A und B, also die Baubeschlüsse. Mit den Baubeschlüssen wird gesagt, was zu tun ist. Sie haben Kosten zur Folge; es sind die Kosten, die die Ausführung der Bauaufträge nach den Beschlüssen A und B verursachen. Mit dem Kredit, der für die Ausführung der Aufträge erforderlich ist, nehmen wir in Kauf, dass – wenn keine Nachtragskredite bewilligt werden – entweder das Projekt nicht vollständig ausgeführt werden kann oder dass bezüglich Qualität, Umweltverträglichkeit usw. Abstriche gemacht werden müssen.

Weder das eine noch das andere kann ernsthaft unsere Meinung sein. Es könnte auf jeden Fall von den Direktbetroffenen nicht akzeptiert werden, wenn zu Lasten der Umwelt Abstriche gemacht würden. Die Finanzverantwortung, Herr Bundesrat Ogi, darf auf keinen Fall zu Lasten der Umweltverantwortung gehen. Ein anderer Weg wäre natürlich, den Kredit verbindlich festzulegen und mit dem zur Verfügung stehenden Kredit entsprechend zu planen und zu bauen. Das wird aber kaum möglich sein.

Man kann allerdings die Meinung vertreten, solche Vorbehalte – das ist auch gesagt worden – seien nicht nötig; was gesetzlich verlangt werde, sei selbstverständlich. Ich meine das auch. An diese Selbstverständlichkeit glaube ich aber nicht mehr ganz, wenn ich an die gestrige und die heutige Diskussion denke: Verzicht auf diesen Vorbehalt würde mindestens die Vermutung aufkommen lassen, die Kreditlimite sei verbindlich festgelegt worden. Die Folgen, die eine solche Vermutung – wenn sie dann tatsächlich auch übernommen würde – hätte, habe ich eingangs erwähnt.

Frau Meier Josi: Wer beispielsweise die Furka-Debatten im Verlaufe der Jahre erlebt hat, glaubt sicher nicht mehr an Vorschläge im Bereich von Bahnbauten, besonders wenn sie Tunnels mitbeinhalten. Normale Budgetpolitik versagt, wenn es um Grossprojekte der vorliegenden Art geht. Ich erinnere nur daran, dass damals ein Ingenieur im Nationalrat sagte, man hätte alle Tunnels im Massstab 1 zu 1 einmal probebauen müssen, um zu wissen, was sie kosten. Genauso ist es hier: Wir werden wissen, was dieses Projekt kostet, wenn es einmal 1 zu 1 ausgeführt worden ist. Es geht wirklich nicht an, dass sich die Leute vorstellen, es bleibe bei 10, 15 oder weiteren Milliarden. Unser Augenmerk – und ich hoffe, dass das Parlament und der Bundesrat das tun werden – muss darauf gerichtet sein, bei den jeweiligen Budgettranchen die richtigen Massnahmen zu treffen und bei den jeweiligen Verpflichtungskrediten im Rahmen der schweizerischen Möglichkeiten zu bleiben. Die Zahlen, die Sie hier haben, sind für mich reine Annahmen und können nicht mehr sein.

Jagmetti: Wir haben eine Umweltverantwortung und eine Finanzverantwortung. Die Umweltverantwortung haben wir im Beschluss A überhaupt nicht eingeschränkt. Es geht nicht darum, sie jetzt zu begründen; sie besteht, und wir haben diese Regeln einzuhalten. Wenn wir jetzt einen Artikel 1 bis aufnehmen, dann haben wir die Bindung an die Umweltregeln nicht neu geschaffen; sie besteht. Nur weil die Umweltverantwortung beachtet wird, habe ich dem Beschluss A zugestimmt.

Zur Finanzverantwortung: Wir haben soeben in Beschluss A (in Art. 12) beschlossen, dass die Bundesversammlung die Gesamtkosten festlegt und dass dann noch Verpflichtungskredite einzuholen sind. Ich vermag Ihnen nicht zu folgen, wenn man jetzt die Gesamtkosten von vornherein, total relati-

viert und erklärt, es koste, was es koste. Wenn wir in Beschluss A von Gesamtkosten sprechen, dann haben wir diese hier festzulegen. Deshalb bin ich der Meinung, der Beschluss des Nationalrates sei richtig; wir sollten uns dem Beschluss des Nationalrats anschliessen, dies im Sinne der Wahrung der Umweltverantwortung und der Finanzverantwortung.

Cavelty: Es scheint mir, in der letzten Phase der heutigen Beratung sei die Stimmung im Rat aufgekommen, wir müssten wegen der Kosten ein schlechtes Gewissen haben; eine irgendwie ängstliche bis schlechte Stimmung. Ich möchte dem widersprechen. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Rat nicht mehr beschlossen hat, als was die Kommission vorschlug; im Gegenteil, es sind sogar einige der Kommissionsbeschlüsse gestrichen oder gemindert worden. Wieso diese Angst plötzlich gekommen ist, ist mir unerklärlich.

Auch die Kommission war bezüglich der Kosten, entgegen der jetzt herrschenden Meinung, bescheiden. Das meiste, was wir angenommen haben, sind Optionen für die Zukunft nach dem bewährten Prinzip von Bundesrat Ogi's Baukastensystem: erst gebaut, erst bezahlt, wenn sich die Notwendigkeit ergibt; so wie es ein kluger Familienvater und ein kluger Staatsmann machen.

Neue Kosten, die wir da gegenüber dem Nationalrat aufgenommen hätten, sind mir eigentlich gar nicht bewusst. Wir haben die Umweltverantwortung etwas betont, aber auch das in recht bescheidenem Masse, nicht zwingend für die Verhandlungen in Brüssel, so dass – das ist der Sinn meiner Intervention – wir eigentlich zufrieden sein könnten und unsere Arbeit positiv beurteilen müssten.

Bundesrat Ogi: Der Antrag hat eine positive Stossrichtung. Ich attestiere, dass dieser Antrag uns vielleicht einmal in einer Puk Nummer 87 die Rechtfertigung erleichtern könnte.

Ich möchte Frau Meier folgendes sagen: In der Botschaft haben wir immer vom Projektierungsstand 1989 gesprochen. In der Botschaft haben wir auch vom Preisstand 1989 geschrieben. Der Nationalrat hat die Preise auf 1991 aufdatiert, daraus sind dann diese 14 Milliarden Franken geworden. In der Botschaft haben wir aber auch die Abweichungs-Vorbehalte dargestellt. Sie wissen es: Die Abweichungen können nach oben plus 30 bis 40 Prozent sein, nach unten minus 10 Prozent. Das haben die Spezialisten errechnet.

Wie sind wir zudem auf die 24 Milliarden Franken gekommen? Diese 24 Milliarden werden schon heute nicht mehr richtig sein: ich möchte das gleich sagen. Die Kosten müssen neu errechnet werden, es wird möglicherweise mehr geben. Wir haben auf den 14 Milliarden eine Teuerung von 3 Prozent jährlich angenommen, haben die heutige Baukosten-Zinsenentwicklung einkalkuliert und sind dann auf 24 Milliarden gekommen. Man darf aber nicht dem Irrtum erliegen, wir würden die jetzt beschlossene Neat für 24 Milliarden Franken bauen können.

Darf ich dem Rat noch folgendes sagen: Sie haben nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen – wir pflegen die Erfahrungen und Konsequenzen auszuwerten – den Furkatunnel angesprochen. Sie werden heute eigentlich nur die Projektierung beschliessen. Was die Baukredite betrifft, wird das Departement zu gegebener Zeit – wenn es die Beschlüsse, die Sie getroffen haben, ausgewertet und die Abklärungen gemacht hat – in einem zweiten Schritt mit den Krediten für den Bau der beiden Tunnels kommen. In einem dritten Schritt werden dann die Kredite für die Zufahrten noch zu beschliessen sein. Das ist das Konzept, das wir entwickelt haben.

Ich meine, die Vorbehalte, die hier zu diesem Artikel gemacht worden sind, wären nicht nötig; aber sie sind hilfreich, ich gebe das offen zu. Ich überlasse es Ihnen, hier zu entscheiden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

18 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

14 Stimmen

Art. 2-4**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 Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)**An den Nationalrat – Au Conseil national**

91.042

**Integration der Ostschweiz
in das Konzept der Alpenversale
Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes****Fortsetzung – Suite**

Siehe Seite 628 hiervoor – Voir page 628 ci-devant

Detailberatung – Discussion par articles**A. Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz
in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-
transversale****A. Arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Al-
pes****Titel und Ingress, Art. 1-4****Antrag der Kommission**

Streichen (wurde in Beschluss A des Geschäftes 90.040, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, angenommen)

Titre et préambule, art. 1-4**Proposition de la commission**

Biffer (déjà contenu dans l'arrêté A de l'objet 90.040, Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

Angenommen – Adopté**B. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integra-
tion der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale****B. Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la
Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire
suisse à travers les Alpes****Antrag der Kommission**

Beschluss B wird zu Beschluss D des Geschäftes 90.040 (Neue Eisenbahn-Alpentransversale)

Proposition de la commission

Arrêté B devient arrêté D dans l'objet 90.040 (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

M. Flückiger, rapporteur: Quelques commentaires encore au nom de la commission sur l'intégration du message concernant la Suisse orientale. En juin 1991, le Conseil fédéral a présenté son message sur l'intégration de la Suisse orientale

dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. La commission propose donc d'intégrer ce message dans l'objet 90.040. L'arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes a d'ores et déjà été repris dans l'arrêté A et il est donc caduc.

L'arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes deviendra l'arrêté D. A l'article 4, la commission propose, non seulement le financement intégral par la Confédération de l'introduction de la ligne Coire-Arosa dans la gare de Coire, mais aussi les projets annexes y relatifs. Il s'agit en l'occurrence des sorties des Chemins de fer rhétiques de Coire en direction de Reichenau et en direction de Landquart qui doivent être situées à un niveau plus bas, comme c'est le cas de la ligne Coire-Arosa, de manière à simplifier l'exploitation.

Par 8 voix contre 4 en revanche, la commission a rejeté une proposition d'obliger la Confédération à financer à 100 pour cent un tiers des programmes d'investissements à long terme des Chemins de fer rhétiques. Conformément à la loi sur les chemins de fer, la Confédération paie 85 pour cent des investissements de cette compagnie. La majorité de la commission est d'avis que ce programme d'investissements n'est pas assez concret pour permettre une prise de position. En outre la Confédération paie une grande partie du tunnel de la Vereina. La construction de cette nouvelle ligne avait en partie été justifiée parce qu'elle devait servir à alléger la ligne de l'Albula de telle manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de prolonger cette dernière. Ces rapports qui lient les divers éléments du programme d'investissements doivent d'abord être examinés avant que soit délivrée une garantie de financement.

En outre, j'ajoute qu'une proposition du canton d'Appenzel Rhodes-intérieures, d'augmenter de 5 pour cent pour la porter à 90 pour cent la contribution fédérale aux Chemins de fer d'Appenzel a été rejetée.

Je signale simplement qu'aux articles 4 et 4a il y aura deux propositions de minorité. Pour le reste, je vous ai déjà transmis l'avis de la commission.

Angenommen – Adopté**Titel und Ingress, Art. 1-3****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1-3**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Art. 4****Antrag der Kommission****Mehrheit**

.... in den Bahnhof Chur sowie der damit verbundenen Annexprojekte abzuschliessen. Dabei verpflichtet sich der Bund, vorzunehmen ist.

Minderheit

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... vorzunehmen ist. Zudem übernimmt der Bund vollständig die Finanzierung eines Drittels des langfristigen Investitionsprogramms der Rhätischen Bahn.

Art. 4**Proposition de la commission****Majorité**

.... dans la gare de Coire, ainsi que les projets annexes y relatifs. La Confédération des courants de trafic.

Minorité

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... de trafic. En plus, la Confédération prend à sa charge un tiers du programme d'investissement à long terme du chemin de fer rhétique.

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Aus der ganzen Beratung der Neat hat Graubünden nichts als den Nachteil, dass zu-

oberst im Rheintal Schächte für die Gotthardtransversale gebaut werden, Schächte, von denen aus dann weitergebohrt wird und durch die das ganze Material hinaufbefördert und dann deponiert wird. Vom Anschluss der Ostschweiz bei Wädenswil haben wir auch nichts. Da können Sie so grosse Tunneln bauen, wie Sie wollen, und Züge fahren lassen nach Belieben – Graubünden hilft das gar nichts, im Gegenteil, das isoliert Graubünden eigentlich eher. Das sah auch der Bundesrat ein; er schlug deshalb in der Zusatzbotschaft vor, dass der Bund die Kosten für die Einführung der Arosa-Linie in den Bahnhof Chur voll übernehme, zu 100 Prozent statt bloss zu 85 Prozent.

Der Verkehrsausschuss der Ostschweizer Regierungen, der in der Neat-Frage immer gemeinsam tagte und beriet, empfand dieses Entgegenkommen als zu gering. Er einigte sich dahin, dass nicht nur die Kosten der Einführung der Arosa-Bahn, sondern auch jene der übrigen Linien, der sogenannten Annexprojekte, vom Bund übernommen werden sollten. Annexprojekte, das wäre die Einführung der Linien, welche von Landquart und von Reichenau herkommen.

Es geht um die Sanierung des Bahnhofes Chur, und das ist wirklich kein Luxus. Wenn Sie wissen, dass die Hälfte der Stadtbewohner über das Geleise der Arosa-Bahn steigen muss, um in die andere Hälfte der Stadt zu kommen, so sehen Sie, wie nötig diese Sanierung ist. Der Bahnhof Chur steht auch in einem erklärten Zusammenhang mit der Neat, indem der Bundesrat selbst ausführt, er bilde einen Knotenpunkt für dieses Vorhaben.

Nun verlangen die Regierungen der Ostschweizer Kantone, dass diese Kosten voll übernommen werden; das hat die Kommission gutgeheissen, allerdings nicht einstimmig! Der Bundesrat wehrt sich gegen die volle Uebernahme der Kosten; mit dem Hinweis, man könne diese Kosten noch nicht genau. Tatsächlich sind die Pläne noch nicht sehr weit fortgeschritten, aber das kann doch kein Grund sein, um nicht grundsätzlich zu erklären: Wir übernehmen auch diese 15 Prozent für die beiden Annexprojekte.

Ich habe den Vorwurf an die Rhätische Bahn, sie habe zu wenig rasch geplant, mit der Rhätischen Bahn besprochen. Sie sagt, ihre diesbezüglichen Projekte seien bedeutend weiter fortgeschritten als die Projekte der Neat, und dort bestimmen wir ja über Milliarden, nicht nur über einige Millionen Franken. Das kann also kein wahrer Grund sein, um diese Kosten nicht voll zu übernehmen.

Im übrigen ist der Bahnhof Chur zum Teil ein SBB-Bahnhof und zum Teil ein Bahnhof der Rhätischen Bahn. Wir haben aber nichts davon, dass er auch noch der Rhätischen Bahn gehört; wir schneiden nicht ein Stück davon ab und missbrauchen diesen Bahnhof. Wenn man weiss, dass die Bahnhöfe – z. B. der neue Bahnhof Luzern – sonst voll zu Lasten des Bundes gehen, wäre es keine übertrieben vornehme Geste uns gegenüber, wenn man auch diese Kosten übernehme. Schliesslich ist das das einzige, was wir im Zusammenhang mit der Neat – als Entschädigung dafür, dass wir keine Ostalpenbahn bekommen – in Aussicht haben.

Das betrifft den ersten Teil des Satzes. Da ist die Kommission auf meiner Seite, und ich bitte Sie, diesem ersten Teil ohne Bedenken zuzustimmen.

Zum zweiten Teil: die Begründung ist dieselbe. Die Ostschweizer Regierungen haben gefunden, nur mit der Uebernahme der Kosten des Bahnhofes sei für Graubünden zu wenig Gerechtigkeit geübt. Deshalb beschlossen sie, einen Drittel der langfristigen Investitionen zu Lasten des Bundes, das macht ungefähr 60 Millionen Franken aus, auf 15 Jahre verteilt. Dies auch mit der Begründung, dass nicht nur der Bahnhof Chur als Knotenpunkt und Zuführungspunkt für die Neat dienen soll – nach Bundesrat –, sondern auch die Zufahrtlinien dafür dienen sollen, die weit verstreut im Gebiet vorhanden sind.

In der Kommission ist dieser Antrag mit 8 zu 4 Stimmen unterlegen. Auch die 4 Stimmen waren vielleicht Sympathiestimmen, das muss ich zugeben. Ich appelliere auch hier an einige Sympathiestimmen für Graubünden und für die Rhätische Bahn. Berechtig wäre dieses Anliegen. Ich bitte Sie also, dem Anliegen zuzustimmen. Wir bekommen natürlich keinen Streit, wenn Sie meinen, jetzt zu Lasten des Kantons Graubünden in

diesem relativ unwichtigen Punkt besonders sparen zu müssen. Wir würden das akzeptieren, aber lieber hätten wir Ihre Zustimmung.

M. Ducret: Nous avons longuement parlé de ces propositions en commission. Je suis tout à fait d'accord avec M. Cavelti pour admettre que les Grisons, comme d'autres cantons de Suisse à commencer par Appenzell, Rhodes intérieures et extérieures, sont bien oubliés par les transports publics nationaux. Nous avons quand même espéré que le supplément de 830 millions de francs pour relier la Suisse orientale à la ligne du Gothard allait apporter satisfaction. Mais, notre collègue Cavelti a persisté dans sa demande. Une partie de celle-ci a été admise, c'est-à-dire la gare de Coire, parce qu'il est effectivement intéressant pour les CFF qu'une bonne liaison existe avec la ligne d'Arosa et les autres appartenant aux Chemins de fer rhétiques. Nous avons aussi accepté, également sur demande de M. Cavelti, que la ligne de la Surselva puisse être améliorée pour assurer le trafic d'évacuation des matériaux issus du creusement du tunnel du Gothard, mais il est franchement impossible d'aller plus loin, pour beaucoup de raisons. Le prédécesseur de M. Ogi, M. Schlumpf, a proposé à ce conseil – la plupart de ceux qui siègent aujourd'hui étaient là – la ligne de la Vereina. C'est un demi milliard de francs de dépenses que nous avons déjà consentis pour un équipement qui concerne évidemment les Chemins de fer rhétiques, comme on l'a dit tout à l'heure, en limitant peut-être un peu la reconstruction de la route de la Flüela. Mais, il paraît totalement impossible aujourd'hui, à seule fin que le canton des Grisons ou ses représentants acceptent ce projet de grande transversale, d'aller encore plus loin et de prendre en charge ces prochaines années le tiers du programme d'investissements des Chemins de fer rhétiques. Il faut quand même rappeler à nos collègues que ces derniers, qui sont uniquement à la charge du canton des Grisons, bénéficient d'une participation de 85 pour cent sur le déficit de la part de la Confédération. Les Grisons n'ont plus qu'à faire face à 15 pour cent. Certes, il est vrai que le réseau des chemins de fer des Grisons est le deuxième de Suisse, le troisième étant – je vous le rappelle une fois de plus – le réseau des transports publics genevois qui eux ne reçoivent rien de la Confédération, sinon 247 000 francs par année. Mais, c'est un autre problème et un autre discours. On ne peut pas tout mélanger.

J'estime très réellement que nous ne pouvons pas accepter la proposition de notre excellent ami M. Cavelti, qu'il faut en rester à ce que propose la majorité – ce qui est déjà beaucoup – et ne pas aller plus loin.

Küchler: Es fällt mir schwer, das Wort zu ergreifen, weil ich – Herr Cavelti weiss es – mich dem Kanton Graubünden sehr verbunden fühle; aber ebenso fühle ich mich der Neat-Vorlage verbunden. Ich möchte nun wirklich nicht, dass diese Neat-Vorlage bachab geht, weil wir das Fuder überladen. Ich meine, wir müssen sachlich bleiben und schauen, dass wir das, was wir für den Kanton Graubünden in der bisherigen Fassung getan haben, dem Kanton Graubünden wenigstens erhalten können.

Wie Kollege Ducret gesagt hat, bleibt zu beachten, dass wir dem Kanton Graubünden auch in Zukunft – gemäss Ausführungen des Bundesrates in der Zusatzbotschaft zur Integration der Ostschweiz – finanziell wohlgesinnt sein wollen. Zum anderen haben wir für den Vereinatunnel 850 Millionen Franken beschlossen, wir haben den Y-Anschluss im Gotthardtunnel beschlossen, der ebenfalls etwa 80 Millionen Franken kosten wird, usw. Ich meine, der Kanton Graubünden darf mit unseren bisherigen Beschlüssen zufrieden sein. Ich möchte in seinem Interesse sagen: Ueberladen wir die Vorlage nicht! Wenn wir bei Artikel 4 ja sagen würden, hätte das zur Folge, dass wir auch beim Minderheitsantrag zu Artikel 4a ja sagen müssten; dann wäre aber das Fuder endgültig überladen.

Hunziker: Herr Bundesrat Ogi hat heute mehr als einmal gesagt: «Ich sage das für das Protokoll und die Geschichte.» Man wird vielleicht einmal in einem Geschichtsbuch lesen: Es gab einmal ein Parlament, im Jahre 1991, das wollte eine Nord-

Süd-Verbindung, eine Alpentransversale, bauen. Dann kam der Appetit mit dem Essen, es hat Agglomerationsverkehrsanlagen mit hineingepackt, Knotenbahnhöfe ausgebaut und Erweiterungen in Richtung Süden und eine Verbesserung der Linie von Basel nach Genf dazugefügt. Es gab Anliegen aus der Ostschweiz, aus Graubünden, die waren alle einzeln betrachtet verständlich; auch das Wallis hatte seine Anliegen angemeldet. Das alles wurde weitgehend bewilligt. Man packte viele und teure verkehrspolitische inländische Anliegen mit hinein

Sehen Sie, mich erinnert das etwas an die Art, wie wir Beschaffungspolitik im Militärbereich betreiben. Die Schweiz kauft für die Armee keinen Lastwagen von der Stange. Wenn er kein Spill hat, muss noch ein Spill dazu und noch eine Differentialsperrle, und der Blachenbogen muss anders sein, und noch eine Achse und zwei Räder mehr, damit man alles mit diesem Lastwagen machen kann. Er ist dann ein Mehrzwecklastwagen, der etwa dreimal soviel kostet wie der Lastwagen, den eine andere Armee für den gleichen Zweck hat. Wir kaufen keine Mirage von der Stange: Da muss noch eine Tarnelektronik hinein, die nicht nur teuer ist, sondern auch nicht funktioniert.

Es ist, wie wenn eine Hausfrau in einen Haushaltsladen geht und sagt: Ich hätte gerne einen Staubsauger, will ihn aber noch als Rasenmäher benutzen können, und mein Mann will damit sein Auto abspritzen. Das kann man alles machen, das lässt sich konstruieren – aber nicht bezahlen. Und: Erreicht man so den Hauptzweck?

Ich habe heute vereinzelt auch zugestimmt, meistens mit einem unguuten Gefühl, weil die Anliegen, für sich betrachtet, einiges für sich hatten. Ich glaube, wir haben gesamthaft massiv übermarcht. Wir dürfen das Hauptziel nicht aus dem Auge verlieren, eine Nord-Süd-Transversale zu bauen.

Deshalb empfehle ich Ihnen, hier der Version der Kommissionmehrheit zu folgen.

Bundesrat Ogi: Es ist eine Tatsache, dass neben dem Kanton Jura und dem Kanton Freiburg der Kanton Graubünden am wenigsten von dieser Alpentransversale, von dieser Neat, profitieren wird. Das stellten wir auch fest, als wir die Entscheide gegen den Splügen, für den Gotthard und für den Lötschberg treffen mussten; ich gehe nicht näher darauf ein. Das war der Grund, weshalb wir die Option Graubünden in die Botschaft hineingeschrieben haben; die Option wollen wir erfüllen.

Was kostet nun die Option? Ich werde Ihnen – zum letzten Mal, vielleicht zum zweitletzten Mal – noch einmal einige Zahlen auf den baldigen Mittagstisch liefern: Der Bahnhof Chur, so wie ihn der Bundesrat vorschlägt – also ohne Annexprojekte –, wird uns 197 Millionen Franken kosten. Herr Cavelti möchte, dass wir ihn erweitern. Ich muss in diesem Zusammenhang sagen, dass die Projekte noch nicht so ausgereift sind, dass man eine effektive, endgültige und abschliessende Kostenberechnung machen kann; zum heutigen Zeitpunkt beurteilt, schätzen wir die Kosten dafür auf 312 Millionen Franken.

Dann möchte ich den Rat dahingehend orientieren, dass wir bereit sind – das weiss die Bündner Regierung, das wissen die Bündner Vertreter, die ich hier sehen kann –, mit dem achten, dem neunten und dem zehnten Rahmenkredit für die Privatbahnen des Bündnerlandes zu bewilligen: 1,1 Milliarden Franken Bundesleistungen für die RhB, sogar noch einige Franken mehr.

Gewünscht ist ein Investitionsprogramm für 1,3 Milliarden Franken. Ich muss Sie bitten, sich zu überlegen, ob Sie diesen Betrag in den nächsten Jahren bei der RhB investieren können. Ich muss schon sagen: Das ist ein grosser Korb.

Zum Umbau Surselva hat Herr Ständerat Cavelti heute morgen gesagt, das Bündnerland habe nichts als Grossbaustellen. Ich glaube, es ist richtig, dass ich Ihnen einmal sage, was Sie erwartet. Es ist keine Grossbaustelle, Herr Ständerat. Wir haben festgestellt, dass es eine Baustelle mit etwa 300 Arbeitern geben wird; das ist die Grössenordnung, behaften Sie mich nicht darauf, zum heutigen Zeitpunkt beurteilt.

Die Massnahmen, die dafür zutreffen, sind also nicht so enorm, wie man es beispielsweise 1907 beim Lötschberg erlebte, als 3000 Italiener nach Kandersteg kamen. Wir haben

damals mit ihnen gelebt, und ich sage heute noch: Der Gemeindepresident von Kandersteg ist ein Nachfahre eines Italieners und heisst Gaggioli. Und wir leben gut. 300 Arbeiter kommen also möglicherweise auf die Surselva. Wir möchten dort auch keine isolierten Barackendörfer, wir möchten die Leute in Dauerwohnungen integrieren. Die dezentrale Unterbringung in verschiedenen Dörfern ist vorgesehen. Das ist kein allzu grosses Problem.

Sie haben «Grossbaustelle» gesagt. Ich muss deshalb zuhanden der Geschichte noch einmal festhalten: Zum heutigen Zeitpunkt kann damit gerechnet werden, dass es zwei Züge braucht, die nach der Surselva hinunterfahren, für die Baustoffe einerseits und für einen Teil des Aushubs andererseits. Entsprechend haben wir die Anpassungen ja mit rund 100 Millionen Franken beziffert.

Sie haben noch den Bahnhof Disentis dazugenommen; ich nehme an, weil Herr Nationalrat Dumeni Columberg hier im Raum sitzt, das ist möglich. Also prüfen wir das auch noch. Aber dann «tuet's es de».

Kommt dazu die Option Surselva im Gotthardtunnel. Wenn ich noch die Vereine dazurechne, muss ich sagen, ist der Korb, mit dem Sie zurückkehren, 1,6 oder 1,7 Milliarden Franken schwer. Ich meine, das ist sehr viel. Sie haben vorhin noch – das sage ich auch zuhanden des Protokolls – gesagt, dass später vielleicht eine Normalspur nach Surselva gebaut werden könnte, damit wir die Brücke in Tamins entsprechend gross ausbauen. Ich halte aber fest, dass dieses Projekt nicht reif ist; da sind Sie mit mir einverstanden. Vom Comer See habe ich bereits gesagt, welche Auswirkungen das haben wird.

Ich bitte Sie am Schluss dieser Debatte, einzusehen, dass auch der Bahnhof Chur mit dem Alpen transit direkt nichts zu tun hat. Der Bundesrat steht dazu, das ist diese Option, und er wird für den Bahnhof Chur mit der Integration der Arosa-Bahn mit 197 Millionen Franken aufkommen. Aber dies dürfen Sie nicht überschreiten, das wäre nicht zu rechtfertigen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Bundesrat zu folgen und den Antrag der Minderheit Cavelti abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	6 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	7 Stimmen

Art. 4a (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Schmid, Cavelti, Danioth, Lauber)

Für jene Ostschweizer Kantone, deren Gebiet weder durch die in Art. 2 noch die in Art. 4 aufgeführten Bahnen bedient wird, werden die Beiträge der Kantone nach Art. 60 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) auf fünf Prozent festgesetzt.

Art. 4a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Schmid, Cavelti, Danioth, Lauber)

Pour les cantons de Suisse orientale dont le territoire n'est desservi ni par les chemins de fer mentionnés à l'art. 2 ni par ceux indiqués à l'art. 4, les contributions cantonales selon l'art. 60 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101) sont fixées à 5 pour cent.

Schmid, Sprecher der Minderheit: Nach dem eindeutigen Abstimmungsergebnis zu Artikel 4 gebe ich mich keiner Illusion hin, was mit meinem Antrag geschieht. Ich möchte trotzdem die Gelegenheit benützen, ihn zu begründen. Es geht mir wesentlich darum, Sie auf die Situation meines Kantons aufmerksam zu machen. Wir haben keine Nationalstrassen, keine SBB und eine extrem miserable Verkehrsgunst. Die Standortgunst meines Kantons ist mit Abstand die schlechteste in der ganzen Ostschweiz. Wir sind ein Kanton, der rein von Privatbahnen bedient wird.

Gemäss Artikel 60 des Eisenbahngesetzes haben die Kantone 40 Prozent des Aufwandes für Privatbahnen zu tragen, dies mit Ausnahme jener paar schwachen Kantone, für die Artikel 60 Absatz 6 einen Bundesbeitrag von 85 Prozent vorsieht.

Innerrhoden hat von der Neat nichts, Herr Bundesrat Ogi! Wir haben keinen Franken davon und auch keine anderen Vorteile, während andere davon profitieren können. Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass man in Artikel 60 Absatz 6 des Eisenbahngesetzes diesen belasteten Kantonen – die nicht zu 100 Prozent Subvention kommen wie jene Kantone, die eine SBB haben – die Möglichkeit gibt, dass der Bundesrat mit ihnen einen Vertrag abschliesst und 85 Prozent der entsprechenden Kosten bezahlt. Mit dieser Lösung können wir einigermassen leben.

Aber das Finanzdepartement beabsichtigt nun im Rahmen der allgemeinen Spar-Runden, diese Lösung aufzuheben. Wir kommen nun mit den Privatbahnen in die achte Investitionsphase, und da würde mein Kanton, wenn auch wir 40 Prozent bezahlen müssten, zu einer Belastung in der Grössenordnung von 1,5 Millionen Franken pro Jahr kommen, was unseren Staatshaushalt – so lächerlich das erscheinen mag – schlicht überfordert. Wir haben z. B. im Bezirk Gonten einen Aufwand von 20 Rappen von jedem Steuerfranken, der in die Bahn hineingeht.

Um hier keine weiteren Kürzungen erleiden zu müssen, ersuche ich den Bundesrat, uns mindestens die Zusicherung zu geben, dass an der Regelung gemäss Artikel 60 des Eisenbahngesetzes weiter festgehalten wird. Das ist die einzige Möglichkeit, die ich habe, dieses Anliegen an den Rat zu bringen, damit uns nicht im Rahmen einer allgemeinen Streichungsaktion ein Unrecht widerfährt, an dem wir dann schwer tragen würden.

Ich bitte Sie trotz alledem um Zustimmung zur Minderheit.

Bundesrat Ogi: Alles, was Herr Schmid gesagt hat, ist richtig. Seine Frage am Schluss möchte ich jetzt noch beantworten. Nachdem der Bundesrat vor einigen Monaten das Privileg des Kantons Appenzell Innerrhoden erneuert hat, diese sogenannte Lex Broger, indem der Kanton Appenzell Innerrhoden nur 15 Prozent seiner Investitionskosten bei den Bahnen übernehmen muss, glaube ich, dass wir einen ersten Schritt getan haben. Dieser Beschluss gilt, er wurde Ihrem Stand auch eröffnet, und ich kann Ihnen sagen, dass dieser Entscheid aufrechterhalten bleibt. Sie verlangen nun aber noch weitere 10 Prozent. Sie müssen verstehen, dass ich aufgrund dessen, was hier gestern und heute beschlossen worden ist, nicht Zusicherungen auf alle Ewigkeit abgeben kann. Aber die 15 Prozent bleiben.

Am Schluss dieser Debatte möchte ich noch folgendes sagen: Der Bundesrat macht sich schon Sorgen um das Projekt. Das klare Konzept ist ausgefranst worden, und viele Erwartungen oder Illusionen wurden nun geweckt und können landauf, landab nicht erfüllt werden. Niemand mehr kann die genauen Kosten verlässlich schätzen, die durch Ihre heutigen und gestrigen Beschlüsse verursacht werden. Der Druck auf Mehrkosten ist enorm, und das Risiko ist hoch. Ich bitte Sie alle zu überlegen: Was wäre die Schweiz heute ohne die SBB, und was wird die Zukunft ohne Neat sein? Deshalb bitte ich Sie, alles zu unternehmen, damit diese Neat in vernünftigem Masse gebaut werden kann.

Schmid, Sprecher der Minderheit: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Ich gehe davon aus, dass der Be-

griff «in der nächsten Zeit» nicht nur Monate, sondern auch Jahre umfasst. In diesem Falle kann ich mich bereit erklären, den Antrag zurückzuziehen.

Präsident: Der Antrag der Minderheit Schmid ist zurückgezogen. Damit entfällt Artikel 4a.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 5

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... l'arrêté fédéral du relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

26 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

Frau Bühler: Ich kann ein Missverständnis nicht stehen lassen. Herr Bundesrat Ogi, Sie unterstellen mir, dass ich irgendein Transitabkommen wünsche, wenn es dann nur abgeschlossen wird – ein Transitabkommen um jeden Preis, wie Sie sich ausdrückten. Ganz abgesehen davon, dass es schlicht unmöglich sein müsste, mir so etwas zu unterstellen – Sie kennen ja meine Haltung –, möchte ich daran erinnern, dass ich in meiner Intervention zur Frage der Verschiebung der Schlussabstimmung ausdrücklich von einem «befriedigenden» und einem «guten» Transitabkommen gesprochen habe. Dies zur Klarstellung.

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 90.040

Postulat Masoni

Bundesverkehrswegeplan

Plan fédéral des voies de communications

Wortlaut des Postulates vom 16. September 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bundesverkehrswegeplan im Sinne eines Richtplanes, sei es als eine Art integrierter Sachplan im Rahmen der Landesplanung, sei es in anderer geeigneter Form, einzuführen. Dieser Plan sollte in verwal-

tungsweisender Form mit grösstmöglicher Offenheit die Koordination zwischen den verschiedenen nationalen Verkehrswegen planen bzw. festlegen, mit Varianten und Prioritäten und auch unter Berücksichtigung der SBB, der Nationalstrassen, der Agglomerationsverkehrsplanung und insbesondere von «Bahn 2000», Alpentransversale und Regionalverkehr der Bahn.

Texte du postulat du 16 septembre 1991

Le Conseil fédéral est invité à instituer un plan fédéral des voies de communications au sens d'un plan directeur, sous forme de projet spécifique analogue au plan sur l'aménagement du territoire ou sous une autre forme. Ce plan destiné à donner des directives à l'administration devrait déterminer d'une manière facilement accessible la coordination entre les différentes voies de communications, comprendre des variantes et des priorités et prendre en considération les CFF, les routes nationales, les transports envisagés dans les agglomérations et tout particulièrement RAIL 2000, la nouvelle voie de passage à travers les Alpes et le trafic ferroviaire régional.

Masoni: Ich habe absolut Verständnis dafür – obschon der Antrag bereits im Mai der Kommission vorlag –, dass der Bundesrat noch nicht Stellung genommen und das Recht hat, Stellung zu beziehen, obschon das Departement dem Postulat an sich wohlwollend gegenüberstand.

Ich bin gerne bereit, die Begründung auf später zu verschieben. Aber ich möchte mindestens, dass dieses Postulat bei der nächsten Differenzbereinigung dieser Vorlage zur Diskussion kommt; denn es hat eine enge Verbindung mit dieser Vorlage. Die Notwendigkeit einer Koordinations- oder Verkehrsplanung ist in den Kommissionsarbeiten aufgezeigt worden. Ich möchte den Bundesrat deshalb bitten, im Rahmen der nächsten Differenzbereinigung die Begründung anzuhören und dazu Stellung zu nehmen.

Präsident: Herr Masoni ist einverstanden, dass das Postulat später beantwortet wird.

Verschoben – Renvoyé

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)****Nouvelle ligne ferroviaire
à travers les Alpes (NLFA)
(Transit alpin)***Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 655 hiervoor – Voir page 655 ci-devant
 Beschluss des Nationalrates vom 26. September 1991
 Décision du Conseil national du 26 septembre 1991

M. Flückiger, rapporteur: Avant d'en venir à la discussion de détail concernant les divergences, je voudrais vous faire part d'une brève réflexion. Après les débats de notre conseil sur le

projet de transit alpin, certaines réactions critiques ne laissent pas de nous étonner, sinon de nous inquiéter. Les chiffres concernant les coûts supplémentaires engendrés par les décisions du Conseil des Etats ont pris un caractère plus spéculatif qu'objectif, soit sous la plume de journalistes, soit dans la bouche de certains de nos collègues. Jusqu'à nos collègues de la Commission des transports et du trafic du Conseil national qui ont repris l'argument des coûts supplémentaires provoqués, a-t-on prétendu dans un communiqué, par nos décisions! Or, en comparant les décisions du Conseil national et du Conseil des Etats, on constate que les déclarations d'intention, voire également les assurances données dans un conseil comme dans l'autre, se répartissent à égalité de conséquences. Je m'en voudrais d'insister, mais l'équité commande de rétablir les faits, surtout si l'on veut bien admettre que les décisions du Conseil des Etats sont pratiquement identiques quant au fond à celles du Conseil national. Ce que je souhaite, en tous cas, c'est que l'on en revienne à une appréciation sereine de la situation en évitant des critiques infondées, ou pour le moins peu fondées, qui portent préjudice au projet.

En ce qui concerne l'arrêté A, nous avons une première divergence à l'article 1bis. Or, par 22 voix contre 16, votre conseil a décidé d'inclure un article 1bis qui stipule que jusqu'à la mise en exploitation de la nouvelle ligne ferroviaire on veillera, grâce à des mesures appropriées, à ce que le trafic marchandises se fasse essentiellement par rail. Vous savez ce qu'il est advenu: par 97 voix contre 87, le Conseil national a décidé de biffer cet article par un vote à l'appel nominal. La majorité de votre commission vous propose, par 9 voix contre 6, d'adopter une solution de compromis. La minorité I veut se rallier au Conseil national, alors que la minorité II propose une formulation qui ne s'éloigne que peu de la décision initiale du Conseil des Etats. Quant à la minorité III, elle propose de reprendre la version de la majorité en remplaçant le terme «principalement» par «essentiellement». Vous avez sous les yeux le nouveau dépliant qui expose parfaitement ces trois positions de la commission.

**A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale****A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes****Art. 1bis***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zur Förderung der Ziele des Artikels 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Minderheit I

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Uhlmann)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit II

(Danioth, Bühler, Bühler, Cavelty, Jaggi, Jelmini)

Für eine bestmögliche Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit

a. der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt; und

b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Minderheit III

(Rüesch, Masoni, Uhlmann)

Zur Förderung der Ziele des Artikels 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr in der Regel auf der Schiene abwickelt.

Art. 1bis*Proposition de la commission**Majorité*

Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchis-

sant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Minorité I

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Uhlmann)

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité II

(Danioth, Bühlér, Bührer, Cavelty, Jaggi, Jelmini)

Des mesures appropriées doivent être prises pour une utilisation optimale de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes afin que

a. le transit transalpin des marchandises se déroule principalement par le rail

b. les objectifs écologiques visés à l'article premier puissent être atteints.

Minorité III

(Rüesch, Masoni, Uhlmann)

Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule essentiellement par le rail.

M. Cavadini, porte-parole de la minorité I: Nous nous sommes entretenus longuement, très longuement de la question du principe dans les séances de commission puis en plénum. Il m'appartient de respecter le temps de délibération de notre Chambre pour ne pas abuser et redire très brièvement les raisons de notre opposition à l'inscription de cet article 1bis.

Le représentant du Conseil fédéral a dit regretter que cet article 1bis ait pu devenir pendant quelque temps le «Schicksalsartikel» de cette décision parce que ce n'était pas la question du principe même de la réalisation des transversales ferroviaires. Nous le suivons très volontiers, mais il n'empêche – et nous le voyons bien aujourd'hui – qu'il s'agit d'une question de principe fondamentale sur laquelle il n'y a pas, à notre avis, d'accommodement. En effet, si nous examinons la proposition dite de compromis qui vous est présentée aujourd'hui, nous nous arrêtons à deux éléments différents: on demande tout d'abord que le trafic de marchandises se fasse essentiellement par le rail. Quelle est l'application réelle de cette disposition? Que cache-t-elle, que comprend-elle? Si c'est simplement la réinscription d'un principe dont le Conseil national n'a pas voulu, à l'appel nominal, nous ne pouvons certes pas l'accepter. D'autre part, on dit qu'il convient de stimuler ce trafic marchandises par rail grâce à des mesures appropriées. Quelles sont ces mesures appropriées? A l'évidence, il ne peut s'agir que d'incitations financières, ce qui introduira une fois encore des distorsions dans la libre concurrence qui doit s'établir entre les deux moyens de communication, rail et route.

Nous nous étonnons d'ailleurs de l'acharnement que l'on met ici dans la défense de ce principe, alors qu'aujourd'hui le trafic des plus de 40 tonnes est une réalité en Suisse. Nous pouvons le prouver très rapidement. Nous avons ici une autorisation de l'Office fédéral de la police donnée à un transporteur pour circuler en Suisse avec un camion de 44 tonnes. C'est de notoriété publique. Il est donc tout à fait regrettable de vouloir revenir ici avec cette interdiction car, lorsque l'on recourt à la formule essentielle, il est évident que l'on va tout mettre en mesure pour appliquer l'article 1bis tel qu'il avait été défini dans notre première délibération.

Voilà pourquoi nous vous demandons de maintenir la décision du Conseil national, d'appuyer la proposition du Conseil fédéral et d'en rester à la forme simple de l'article premier qui n'interdit pas le transit des marchandises par la route. Nous avons donné l'essentiel des arguments dans d'autres débats, nous avons évoqué l'Europe, nous avons parlé de l'inadéquation de cette réponse à la question formulée. Nous vous demandons donc de renoncer à toute inscription, fût-ce partielle, de ce principe dans les dispositions que nous arrêtons.

Danioth, Sprecher der Minderheit II: Dieser Artikel 1bis, bezeichnet als Förderungsartikel, ist zum Schicksalsartikel geworden – vielleicht unfreiwillig; aber ich begrüße das sogar,

weil hier Farbe bekannt werden muss, weil wir uns nicht mit blossen Deklamationen und schönen Worten begnügen können, sondern weil wir eine Verbindlichkeit in diesen Beschluss hineinbringen.

Diese Verbindlichkeit lässt die Frage stellen, wie glaubwürdig unsere Position beim Volk und in Europa erscheint. Sie sehen mich an der Spitze einer Minderheit. In Tat und Wahrheit entspricht der Antrag im Prinzip – in der Zielrichtung, im Aufbau und in der Verbindlichkeit – dem Beschluss, den Sie das letzte Mal klar gefasst haben: dass sich der alpenquerende Gütertransit später grundsätzlich auf der Schiene abwickeln soll, wodurch die Ziele, auch die ökologischen Ziele, erreicht werden können. Die Frage nach der Bedeutung des Wortes «grundsätzlich» wird in verschiedenen Kritiken aufgeworfen. Für jeden, der objektiv und unvoreingenommen diesen Begriff anschaut, enthält er sinnvolle, notwendige Möglichkeiten von Ausnahmen.

Unser Beschluss ist im Nationalrat – ich habe die ganze Debatte mitverfolgt – mit zunehmender Spannung schlussendlich trotz erheblichem Sperrfeuer der beiden Kommissionsprecher und des bundesrätlichen Sprechers sehr ehrenvoll mit 87 zu 93 Stimmen unterlegen. Ich möchte allen ganz herzlich danken, die sich für diese klare Option ausgesprochen haben. Ich bin sonst nicht unbedingt in Gesellschaft derjenigen Leute, die mich diesmal unterstützt haben. Ich glaube, dass damit der Beweis geliefert wurde, dass bestimmte Klischees, mit welchen uns gewisse Journalisten versehen, doch etwas zu schmalbrüstig sind – weil es hier nicht um Worte, sondern um Taten geht.

Ich habe meinen neuen Antrag über das Wochenende reiflich überdacht und mit Freunden besprochen. Er sieht in zwei Punkten eine Aenderung vor:

1. Weggelassen wird die einleitende, als starr bezeichnete Zeitbestimmung «rechtzeitig auf die Inbetriebnahme». Allerdings wird sie nicht einfach ersatzlos gestrichen, also amputiert, denn nur zeitgerechte Massnahmen können wirklich greifen. Diese müssen teilweise zu Beginn erfolgen; sie müssen aber auch langfristig weitergeführt werden können, weil es sich um eine langfristige Auslastung der Neat handelt, weil wir nicht nur punktuelle, quantitative Umlagerungen haben wollen, sondern eine langfristige Umleitung dieses Sektors, dieser Sparte des Verkehrs – nicht jeden Güterverkehrs, sondern des Gütertransits auf 500 bis 700 km durch die Alpen. Wir müssen hier Rahmenbedingungen schaffen, damit jeder vernünftige Transporteur sagt: Zu diesen Bedingungen steige ich auf die Bahn beziehungsweise den kombinierten Verkehr um. Dazugekommen ist auch die wirtschaftliche Komponente: Je besser die Neat ausgelastet ist, desto besser kann der Umwelt gedient werden.

2. Ersetzt wird der Ausdruck «ist ... sicherstellen», der – zumal in der französischen Fassung – als gesetzlicher Zwang missgedeutet worden ist. Ich möchte mehrfach unterstreichen, dass ein solcher gesetzlicher Zwang wegen fehlender Verfassungsgrundlage nicht möglich ist; er wäre mit der Verfassung und auch mit der Tatsache unvereinbar, dass die KVP abgelehnt worden ist. Die KVP-Ablehnung ist also durchaus respektiert worden.

Der neue Antrag der Kommissionsmehrheit, der mit einem sehr knappen Resultat von 8 zu 6 Stimmen zustande gekommen ist, hat zwar das gleiche Ziel einer grundsätzlichen Verlagerung. Er hat aber den Förderungsantrag an den Bundesrat bedeutend unverbindlicher mit der Wendung «anzustreben» formuliert. Er strebt dieses Ziel an. Wenn sich sonst über Formulierungen diskutieren lässt, hier muss ich grösste Bedenken anmelden – von der Formulierung, aber noch vielmehr vom Geist her, der diese Bestimmung beseelt. Wenn ich den Widerstand des Bundesrates und der Verwaltung gegen jegliche Bestimmung in Richtung Artikel 1bis mitberücksichtige, wenn ich sehe, dass in der Bereinigung des Artikels 1bis nicht etwa die grosse Mehrheit sich zu diesem minimalen Konsens gefunden hat, sondern es nur eine Mehrheit von 9 zu 6 Stimmen war. Es sind also sechs Kolleginnen bzw. Kollegen der Meinung, auch das sei noch zügel.

Sie haben vorhin Herrn Cavadini gehört; für ihn gilt die absolute, die schrankenlose Freiheit bis zum Verkehrsinfarkt. Das

gibt mir zu denken. Man sieht jetzt auch die Verwirrung. Ich sehe heute morgen zum ersten Mal, dass noch weitere Minderheiten aufscheinen.

Worum geht es? In der Zielsetzung sind wir uns wohl alle einig: Der Gütertransport muss, wie beschrieben, längerfristig grundsätzlich auf der Schiene befördert werden. Wie können wir dieses Ziel erreichen? Es gibt drei Möglichkeiten:

1. Nichts tun, *laissez faire* – *laissez aller*, bzw. sich mühsam durch die Verhandlungen mit der EG schlagen. Was will die EG? Sie will den 40-Tonnen-Korridor. Sie will 250 Lastwagen pro Tag mit 40 Tonnen – obschon die 50, die Sie versprochen haben, Herr Bundesrat, noch nicht einmal gekommen sind – und das Chaos im Urnerland und an andern Stellen noch weiter vergrössern. Sie bringt den Oekobonus, d. h. das System, dass Strassen- und Schienentransporte sich gegenseitig hochschaukeln. Mit andern Worten: Die EG macht weiterhin Druck auf die Schweiz und notabene auf Oesterreich, die Transportkontingente auf der Strasse zu erhöhen und nicht abzubauen.

Ich möchte Sie bitten, auch einmal zur Frage der Auslastung der bereits vorhandenen Huckepack-Angebote Stellung zu nehmen. Der Vorschlag, die Förderungsmaßnahmen einer späteren Generation zu überlassen, wie das eine grosse Tageszeitung geschrieben hat, ist wohl allzu blauäugig.

2. Die zweite Möglichkeit, den gesetzlichen Zwang, habe ich bereits ganz klar ausgeschlossen.

3. Also bleibt die dritte Möglichkeit, die Förderungsmaßnahmen. Da sind die flankierenden Massnahmen auf der Strasse, die bisherigen, die bekannten – Fahrzeitbeschränkungen, Gewichtsbeschränkungen, Luftreinhalte-Verordnung usw. –, aber auch die zentrierten Massnahmen auf der Schiene, d. h., entgegen gewissen Äusserungen im Nationalrat dürfen die SBB nicht unter die Käseglocke gestellt werden, sondern sie müssen sich dem Wettbewerb stellen, die Kunden holen und sie gut bedienen. Dazu kommt die Förderung auch durch Ueberwälzung – ich sage das hier offen und ehrlich – der internen und externen Kosten des Verkehrs auf der Strasse auf die Benützer. Unbestrittenermassen ist die Mobilität heute zu billig, auf der Schiene und ganz besonders auf der Strasse. Das ist keine Erfindung von mir. Ich könnte hier aus dem Protokoll des Seminars der Ständeratskommission vom 16. Oktober 1990 über die Mobilität zitieren. Viele gescheitete Referate, auch gute Aussagen. Ich verweise vor allem auf das Referat von Herrn Professor Frey von der Universität Basel. Er hat ganz genau gesagt, dass es ohne Lenkungsmaßnahmen nicht geht. Es sind kostendeckende Bedingungen anzustreben. Wenn sie auch nicht vom Anfang an erreicht werden können, muss die Zielrichtung doch eindeutig sein. Das ist eine differenzierte Beförderungs- und Preispolitik, in der Luxustransporte – wir haben sie nach wie vor; ich könnte Ihnen wieder Beispiele nennen von unsinnigen Transporten, von Leerfahrten –, wirtschaftlich nicht notwendige und ökologisch unsinnige Transporte stärker belastet werden als die notwendigen, die unerlässlichen Transporte.

Ich meine «Freiheit oder Zwang?» sei nicht die richtige Frage. Es braucht soviel Freiheit wie möglich und nicht mehr Einschränkung als nötig. Ich bin überzeugt, dass der Verkehrsmarkt vorprogrammiert ist, wenn wir jetzt nicht eine gewisse Einschränkung auf uns nehmen.

Vom Bundesrat ist der zeitliche Druck genommen worden. Ich habe auf den Antrag eines Junktims verzichtet, damit der Bundesrat frei verhandeln kann. Der Bundesrat bewegt sich aber nicht in einem luftleeren Raum, sondern wird durch eine solche Bestimmung in seinen weiteren Verhandlungen bezüglich Transportabkommen bestärkt. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass die Schweiz mit einer solchen Bestimmung eine verkehrspolitische Pioniertat erbringen würde. Es handelt sich um einen ersten Schritt in Richtung einer sinnvollen Verkehrsteilung in Europa, und zwar nicht aufgrund von gesetzlichem Zwang, sondern aufgrund der Einsicht, dass Gütertransporte auf weite Strecken nicht in bemannten Lastwagen auf der Strasse, sondern im kombinierten Verkehr auf der Bahn abzuwickeln sind.

Noch ein letztes Wort zur Frage des Referendums: Ich bin persönlich fest überzeugt, dass Herr Bundesrat Ogi die grösste

Gefahr am falschen Ort sieht. Ich sehe das Referendum als solches nicht als Gefahr an, aber den Ausgang einer Volksabstimmung. Nicht die FRS und die Anhänger des unbedingten und ungehemmten Strassentransports werden den Ausschlag geben, sondern die für die Umwelt sensibilisierte Bevölkerung. Und wenn man hier von umerischen Anliegen spricht, dann ist das nur zum Teil richtig. Uri spürt die Situation vielleicht stärker als andere. Uri tritt aber für eine Lösung ein, welche die Schweiz braucht und welche auch in Europa mehr Fuss fassen muss. Ich knüpfte an die Äusserungen von Frau Majj-Weggen von letzter Woche im Urnerland an, welche durchaus Verständnis für eine gewisse Kanalisierung aufgebracht hat.

Ich erinnere auch daran, dass VCS, Litra, das Gotthardkomitee und andere Institutionen erklärt haben, eine solche Bestimmung brauche es. Es wäre doch wirklich paradox, ein gigantisches neues Verkehrswerk für das nächste Jahrhundert zu bauen mit Denkmodellen von gestern. Fortschrittliche Transportunternehmer – ich nenne Herrn Bertschi aus dem Aargau – haben die Zeichen der Zeit bereits erkannt und auf den kombinierten Verkehr umgestellt. Tun wir es ihnen gleich mit einem klaren Bekenntnis zu einem verbindlichen Auftrag! Zu einem Auftrag, dessen Verbindlichkeit nur genügend zum Ausdruck kommt im Antrag, den ich Ihnen mit andern Kolleginnen und Kollegen unterbreite und der auch der Auftrag der ehemaligen Mehrheit Ihres Rates ist.

Rüesch, Sprecher der Minderheit III: Nachdem Sie die Fahne jetzt auf den Tisch des Hauses bekommen haben, möchte ich vorerst festhalten, dass mein Minderheitsantrag lediglich eine Modifikation des Mehrheitsantrages darstellt. Die beiden Anträge decken sich wörtlich, mit Ausnahme der letzten Zeile, wo ich das Wort «grundsätzlich» ersetzt habe durch die Worte «in der Regel». Soviel als Vorbemerkung, um den Stellenwert des Antrages einzuordnen; es geht also nur um eine Abweichung in der letzten Zeile von Artikel 1 bis.

Es wird in unserem Lande bekanntlich immer schwieriger, einen Konsens zu finden. Wir kämpfen um einen Kompromiss, nachdem der Nationalrat Position gegen uns bezogen hat; wir müssen ihm ein Stück weit entgegenkommen. Es genügt meines Erachtens nicht, dass alle Parteien Farbe bekennen und auf ihren Positionen bis zum letzten beharren. Darum bin ich sehr froh, dass die Kommissionsmehrheit ein Stück weit zu einem Entgegenkommen bereit ist.

Wir sind uns in der Sache weitgehend einig. Wir wollen den Alpentransitverkehr an Gütern so weit als irgendwie möglich von der Strasse auf die Schiene verlegen. Wir wissen aber – das hat auch Herr Danioth gesagt –, dass ein Verbot des Strassenverkehrs für Transitgüter über die Alpen nicht möglich und nicht tunlich ist. Es wird auch nach der Eröffnung der Neat noch Transporte auf der Strasse geben; wir alle – auch die Vertreter der Mehrheit und der Minderheit III – hoffen, möglichst wenig. Es ist ja kein neuer Geist in diesem Entgegenkommen formuliert, es ist der alte Geist. Im Grundsatz sind wir uns einig. Nun gebe ich Ihnen zu: Sprachlogisch ist die Formulierung «grundsätzlich» durchaus angebracht. Es gibt den Grundsatz, und davon gibt es sprachlogisch somit auch Ausnahmen. Der berühmte Rechtsgelehrte Rudolf von Ihering hat seinerzeit gemeint, der Gesetzgeber müsse denken wie ein Philosoph und sprechen wie ein Bauer. In der Philosophie sind wir uns also weitgehend einig. Damit stellt sich die Frage, wie diese Philosophie formuliert werden soll, dass sie im Referendumskampf vom Volke auch verstanden wird. Unterhalten wir uns deshalb einmal über die Sprache des Volks. Ich beschränke mich damit auf die deutsche Sprache – en français, le mot «principalement» est remplacé par «essentiellement». Zu dieser Aenderung und zum Verhältnis zwischen diesen beiden Begriffen äussere ich mich nicht, aber zur deutschen Formulierung ist folgendes festzuhalten: Wenn jemand sagt, er trinke «grundsätzlich» keinen Alkohol, dann meint man, dieser Mensch trinke nie Alkohol – das ist ein heiliger Grundsatz, den wir einfach nicht durchbrechen –; wenn einer sagt, er trinke «in der Regel» mittags keinen Alkohol, so heisst das, er ist ausnahmsweise, vielleicht wenn der Freund Geburtstag hat, bereit, mit einem Gläschen anzustossen. Im deutschen Sprachgebrauch

ist «grundsätzlich» in der Volksmeinung ein absoluter Begriff, mein Grundsatz ist: Ich trinke keinen Alkohol – fertig; «in der Regel» ist eben weniger streng.

Deshalb bin ich der Meinung, dass wir mit der Formulierung «in der Regel» in der Sache dort sind, wo sprachlogisch im Hochdeutschen das «grundsätzlich» ist, aber vor dem Volke in einem Referendumskampf wesentlich besser bestehen können. Das ist der Grund für die Abänderung des Mehrheitsantrages, welche in der Minderheit III dargestellt ist.

Masoni: Mein Name figuriert sowohl bei der Minderheit I als auch bei der Minderheit III. Das bedeutet, dass ich in den Eventualabstimmungen die Minderheit III der Mehrheit und diese der Minderheit II vorziehen werde. In der endgültigen Abstimmung werde ich aber für den Nationalrat, d. h. für die Minderheit I (Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni und Uhlmann) stimmen. Warum?

Eine inhaltlich entsprechende Bestimmung mit der Elastizität, die jede Norm aufweisen muss, ist in Artikel 2 Litera c enthalten: «Das Konzept umfasst: c. flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.» Ich stehe zu diesem Artikel. Vor einigen Jahren, in der vorletzten Legislatur, hatte ich den Bundesrat um konkrete Massnahmen zur Umlagerung des Verkehrs von Grenze zu Grenze ersucht. Artikel 2 Litera c genügt mir dazu. Zugleich scheint mir die Ansiedlung der Norm in Artikel 2 viel besser als in Artikel 1; Artikel 1 ist im Abschnitt «Grundsatz», Artikel 2 im Abschnitt «Konzept», d. h., hier geht es um die Verwirklichung des Grundsatzes.

Im Grundsatz hätte ich eventuell die technische Möglichkeit sehen können, dass die Linie den gesamten Warenverkehr auf der Schiene abwickeln kann. Diese technische Möglichkeit hätte sicher ins Konzept gehört, aber die Massnahmen, um diese Umlagerung zu begünstigen, gehören nicht in den Grundsatz, sondern ins Konzept. Deswegen scheint mir die Lösung des Nationalrates viel besser.

Vergessen wir nicht, dass das Werk als Ganzes – mit der Möglichkeit, den Warenverkehr auf die Schiene umzulagern – eine grosse internationale Leistung ist und zugleich einen grossen ökologischen Fortschritt bedeutet. Das Werk als solches erfüllt am besten die ökologischen Forderungen von Artikel 1.

Ich bitte Sie, in dieser Differenz dem Nationalrat zuzustimmen.

Lauber: Herr Kollege Rüesch hat dargelegt, dass der Unterschied zwischen der Fassung der Kommissionsmehrheit und der Formulierung der Minderheit III relativ gering ist, indem sich dieser Unterschied auf das Auswechseln des Wortes «grundsätzlich» durch «in der Regel» beschränkt.

Herr Masoni möchte ich sagen, dass wir in Artikel 2 keine Differenz mehr haben, dass wir uns hier also auf die Formulierungen im Artikel 1bis beschränken müssen.

Die Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission, zu der ich gehöre, hat sich nach eingehender Beratung und entsprechenden Abstimmungen für einen Kompromiss entschieden, und zwar mit 9 zu 6 Stimmen.

Die neue Formel sollte eigentlich für beide Lager annehmbar sein, weil sie Anliegen beider Seiten enthält. Die neue Formulierung gemäss Kommissionsmehrheit hat gewichtige Vorteile. Ich darf sie erwähnen: Die stark kritisierte Terminverpflichtung ist nicht mehr enthalten; das Wort «sicherzustellen», welches im Französischen mit «garantir» als dirigistisch bezeichnet worden ist, fällt ebenfalls weg; die Ökologie ist nicht mehr explizit erwähnt. Mit dem Bezug auf den Artikel 1 des Bundesbeschlusses besteht jedoch Gewähr, dass den Zielen des Umweltschutzes nachgelebt wird.

Die kommerzielle, volkswirtschaftliche Seite vom Alpen transit wird in der Formulierung der Kommissionsmehrheit stärker in den Vordergrund gerückt, und zwar zu Recht. Damit wird nämlich jenen Kritikern begegnet, welche die Neat als finanzielles Abenteuer hinstellen; denn wer kann ernsthaft gegen Massnahmen sein, welche eine gute Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale sicherstellen?

Die Referendumsdrohung seitens der Automobilverbände verliert mit dieser Formulierung wesentlich an Gewicht. Die Umweltverbände dürfen auch geneigt sein, auf das Referen-

dum zu verzichten, weil das Ziel der Umlagerung mit dem Wort «grundsätzlich» nicht verlorengeht.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, der Fassung der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Küchler: Ich möchte mich für die Kommissionsmehrheit und vor allem gegen die Kommissionsminderheit I aussprechen, und zwar aus folgenden Gründen: Dem Umfang der Akten, die uns in der Kommission zur Verfügung standen, konnten wir entnehmen, dass sich die Neat ökologisch nur rechtfertigt, wenn wir den Gütertransitverkehr effektiv auf die Schiene verlegen können.

Es handelt sich zwar bei Artikel 1bis entgegen der Benennung, die wir immer wieder gehört haben, nicht um den sogenannten Schicksalsartikel. Aber es handelt sich bei Artikel 1bis zweifelsohne um einen die Vorlage prägenden Artikel, indem er ihr gleichsam den Stempel der Umweltverträglichkeit aufdrückt. Der Artikel bringt also die Vorlage voll und ganz in Übereinstimmung mit dem angestrebten Ziel des qualitativen Wachstums, das der Bundesrat in seinen geltenden Regierungsrichtlinien erwähnt hat. Er gibt uns somit Gelegenheit, dass wir uns konform zu diesen Richtlinien verhalten.

Ein Weiteres: Der Artikel 1bis ist um so notwendiger, als der Nationalrat bei Artikel 2bis unserer Formulierung nicht gefolgt ist und der Schutz der Siedlungsräume nun nicht mehr *expressis verbis* in der Vorlage erwähnt wird.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang aber auch an die Standesinitiative des Kantons Uri, an die sogenannte Alpen-Initiative, der wir mit einem Artikel 1bis den «Referendumswind» aus den Segeln nehmen können.

Schliesslich können wir mit diesem Grundsatzartikel 1bis, der den Abbau der heutigen übermässigen Belastung anstrebt und eine möglichst grosse Auslastung der Neat bewirken will, unserem Verkehrsminister, Herrn Bundesrat Ogi, den Rücken stärken für seine internationalen Verhandlungen mit der EG, vor allem für seinen Kampf bei der Aufrechterhaltung der 28-Tonnen-Limite. Wir können die Flachländer für die Anliegen der Alpenländer sensibilisieren.

Schliesslich bewirkt die neue Formulierung der Kommissionsmehrheit überhaupt keine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, wie dies immer wieder behauptet wird. Nun haben wir eine flexiblere Formulierung. Uebrigens bezieht sie sich ja nur auf den alpenquerenden Gütertransitverkehr, nicht aber auf den Binnenverkehr oder auf unseren Werkverkehr. Wenn es uns gelingt, durch die Neat die schweren Brummer weitestgehend von den Autobahnen zu verbannen und auf die Schiene zu verlegen, dann werden eben die Nationalstrassen – wie dies der Herr Bundesrat ausgedrückt hat – nicht zu Staustassen, und dies dient wiederum gerade unserem Gewerbe, unserem Tourismus, vor allem aber den Anliegen in den betroffenen Gebieten.

Deshalb erachte ich den Artikel 1bis in der Fassung der Kommissionsmehrheit als sinnvoll. Er ist flexibel und beinhaltet zwei gleichwertige Ziele. Er ist formaljuristisch offensichtlich besser abgefasst als jener der Minderheit II, vor allem aber griffiger als die Formulierung der Minderheit III.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Ducret: Je dirai juste un mot pour soutenir la minorité qui vous suggère de rejoindre le Conseil fédéral et le Conseil national. Tous les discours que nous avons entendus montrent bien ce que vous souhaitez entreprendre. Vous nous proposez un texte où chacun peut trouver ce qu'il cherche, qui permet aux écologistes de dire: «Ah, ça va bien, il n'y aura plus de camions!» et à ceux qui veulent tout de même sauvegarder une partie du trafic routier d'affirmer: «Ah, on pourra quand même passer!» Cela n'est pas de la bonne politique. La bonne politique, c'est de dire la vérité aux gens: nous voulons une économie libérale, où les choix économiques doivent conduire à trouver les meilleures solutions et non les règlements ou les lois. C'est ce discours-là que tient le conseil toute l'année, et c'est ce qui fait mon plaisir de me trouver parmi vous jusqu'à maintenant. C'est parce qu'on a toujours dit: «Le libéralisme est la vraie formule: le choix libre.» Or, vous désirez

un choix libre imposé. Ce n'est pas possible, ce n'est ni chair ni poisson. Je vous conseille très vivement de vous rallier à la décision prise par le Conseil national. Vous êtes en train de naviguer entre les éventuels lanceurs de référendum. Mais je vous trouverai autant de personnes qui lanceront le référendum à cause du texte que d'autres qui y renonceront également à cause de ce dernier. Et puis alors, faut-il faire des concessions aux écologistes et aux Verts? Moi, je n'en fais plus parce que, ne sachant même pas ce que le texte contient, ils ont déjà dit non. Ils agissent de même pour l'Europe. Ils disent non sans savoir. Or, vous faites des concessions et vous diminuez encore la qualité du projet. Vous faites en sorte qu'on va encore additionner les oppositions. Eh bien non, mes chers collègues! Il n'y a qu'une façon d'agir à l'article 1 bis, c'est de rejoindre le Conseil national. Tout le reste, ce sont des concessions absolument inutiles.

Je veux encore dire un mot à M. Ogi, conseiller fédéral, et j'espère que cela ne sera pas trop long. Monsieur le Conseiller fédéral, j'ai la plus grande confiance dans votre volonté de réaligner quelque chose. Je ne serai plus membre de ce Conseil lorsque vous entreprendrez le dépôt des projets de lois de construction. Je sais ce qui se passera. Vous ne réussirez pas à faire face à la totalité des dépenses que ceux-ci contiennent. Chacun le sait, nous nous cachons la vérité, les uns et les autres. Nous nous jouons la comédie, mais je sais que vous réussirez à effectuer un choix. Je sais aussi qu'il vous faudra beaucoup de peine pour réussir et je tiens à vous apporter mon appui actuel, mais aussi futur. Si je peux vous rendre service, je serai à vos côtés. Si j'ose me permettre un conseil – je n'ai pas la prétention de croire qu'il soit le seul bon – ce qu'il faudrait entreprendre de toute urgence pour l'Europe – car on l'a oubliée à travers nos tunnels – c'est offrir véritablement un passage à travers les Alpes aux véhicules routiers, c'est-à-dire leur offrir une alternative rapide. Par chance, le tunnel du Loetschberg n'a pas trop de trafic et est prêt à accepter le transport des camions sur trains. Un certain nombre de millions sont nécessaires pour aménager quelques tunnels qui ne disposent pas de la hauteur nécessaire, mais cela est possible. Cela peut être accompli rapidement et cela répondrait aux vœux de la plupart de ceux qui se sont exprimés. Alors, ayez courage. Essayez de réussir cette opération impossible. Faites en sorte que le peuple suisse n'ait pas à payer une facture au-delà de ses capacités.

Mes chers collègues, lorsqu'ensemble nous choisissons une marque de véhicule qui nous conviendrait bien, nous optons souvent pour la Rolls. Dans le cas des transversales alpines, ce n'est pas une Rolls que nous voulons mais une Rolls-Ferrari. Or, c'est un truc hybride, qui ne marche pas. Tout ce que nous avons voté devra être ébranché, taillé. Un choix devra être accompli par le Conseil fédéral, sans cela il n'y aura pas de tunnel à travers les Alpes.

Frau Bühler: Ich bin sehr pessimistisch, was das Schicksal dieser Neat-Vorlage in einer Volksabstimmung betrifft. Wir geben vor, genau zu zielen, und dabei schießen wir mit Schrot. Da ein Konzessionen, dort ein Abstrichlein, ein wenig Umweltschutz, ein wenig Kotau vor der Autolobby, ein wenig Finanzrücksichten, ein wenig oder auch viel Regionalismus. Das Ergebnis ist das Sowohl-als-auch, und – da stimme ich sogar Herrn Ducret zu – dass man an unserer ehrlichen Absicht, den Lastwagen-Transitverkehr auf die Schiene zu bringen, zweifelt. Ich gehe noch weiter: dass man sogar an dem, was wir ernst meinen, auch noch zweifelt, dass man uns auch das nicht glauben wird.

Die Vorlage ist in Gefahr; nicht weil das Fuder überladen ist, sondern weil es schief geladen ist. Wenn Sie der Minderheit II nicht zustimmen, wird diese schiefe Ladung zum Flasko führen. Es geht darum, so klar wie möglich zu machen – und sich dazu zu bekennen –, dass der Lastwagen-Transitverkehr auf die Schiene gehört, dass wir dieses Ziel haben und es mit den notwendigen und richtigen Mitteln auch anstreben.

Für mich ist die Formulierung gemäss Minderheit II der ehrlichste Ausdruck dieser Absicht. Herr Ducret, Sie haben diese Absicht nicht, und darum verstehe ich, dass Sie dem Nationalrat und dem Bundesrat zustimmen. Sie haben das – dafür

danke ich Ihnen – deutlich gemacht. Wir können das nicht klar genug sagen, sonst wird diese Neat vor dem Volk scheitern. Sie ist dann ihren Preis nicht wert, und der Preis ist hoch.

Ziegler: Ich empfehle Ihnen, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen. Der Antrag der Minderheit II ist das Minimum, was noch akzeptiert werden kann. Weniger wäre nichts. Hier reihe ich sowohl den Antrag der Kommissionsmehrheit als auch die Anträge der Minderheiten I und III ein. Wir sind im Begriff, den Bau eines Jahrhundertwerkes, das Milliarden verschlingen wird, zu beschliessen. Die Ziele, die wir mit diesem Werk erreichen wollen, sind klar. Sie sind in Artikel 1 von Bundesbeschluss A formuliert.

1. Wir wollen die verkehrspolitische Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa wahren.

2. Wir wollen die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen.

3. Wir wollen die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten.

4. Wir wollen bereits bestehende, übermässige Belastungen abbauen.

Ich frage Sie, meine Damen und Herren: Wie glauben Sie, diese Ziele erreichen zu können, wenn Sie nicht bereit sind, im Sinne einer Förderungsmassnahme, eines gewissen Förderungsdrucks, sicherzustellen, dass der die ökologischen Belastungen verursachende oder mindestens mitverursachende Fernverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt wird, auf der Schiene notabene, die wir genau für diesen Zweck bauen wollen? Wie wollen Sie die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, wenn Sie nicht die entsprechenden Rechtsgrundlagen schaffen? Die Art und Intensität, wie man sich heute gegen diese Förderungsmassnahmen stellt – wöhlverstanden, nur Förderungsmassnahmen –, lässt erahnen, wie weit man bereit sein wird, freiwillig auf die Schiene umzusteigen. Aber auch mit Blick auf Europa, mit Blick auf die EG, ist eine solche Sicherstellung absolut notwendig. Auch von der EG, von Europa, können wir doch diesbezüglich freiwillig überhaupt nichts erwarten. Gerade die Verhandlungen in der Transitfrage zeigen doch deutlich – Herr Bundesrat Ogi –, wie man in Europa, wie die EG Interessenskonflikte im Geiste der Gleichberechtigung und des Respekts vor vitalen Interessen kleiner Gemeinschaften löst bzw. zu lösen versucht. Uri wird übrigens von diesem Jahrhundertwerk betroffen, sogar sehr stark betroffen. Trotzdem stehe ich für den Bau dieser Neat ein. Dies aber nur solange, als man bereit ist, angemessen auch auf die Interessen und Rechte der Betroffenen Rücksicht zu nehmen. Es wäre aber ganz falsch, diese Förderungsmassnahmen, wie sie nun in Artikel 1 bis verlangt werden, als unerlässliches Problem hinzustellen. Dass diese Neat, wenn sie gebaut ist, auch benützt wird, liegt im Interesse von uns allen, nicht nur im Interesse der Urner. Niemand baut ein Haus, wenn er weiss – oder mindestens annehmen muss –, dass es nie bewohnt werden wird.

Schliesslich noch ein Wort zu jenen, die den Entscheid darüber, dass sich der Gütertransitverkehr auf der Schiene abzuwickeln hat, nötigenfalls nach dem Bau dieses milliardenverschlingenden Werkes fällen wollen: Glaubt man, dass dannzumal der Entscheid leichter bewerkstelligt werden kann? Ihn dannzumal aufzuheben wäre viel einfacher. Was passiert, wenn dieser Entscheid – obwohl er nötig wäre – nicht zustande kommen sollte? Der Bau der Neat kann nicht mehr rückgängig gemacht werden. Vernünftig und notwendig ist doch, dass dieser Entscheid heute gefällt wird.

Meines Erachtens ist der Beschluss, wie ihn der Ständerat am 18. September 1991 gefällt hat, richtig. Logischerweise müssen wir deshalb daran festzuhalten. Auf jeden Fall sind die Ziele des Artikels 1 mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit und mit dem Antrag der Minderheiten I und III nicht zu erreichen. Im besten Fall wird hier ein Ziel erreicht werden können, nämlich die verkehrspolitische Stellung der Schweiz in Europa zu wahren.

Ich will nicht etwas «anstreben», sondern ich will erstens die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen, diesen Schutz nicht nur anstreben. Zweitens will ich die bereits bestehenden übermässigen Belastungen abbauen, diesen Abbau nicht nur anstreben. Drittens will ich die Strassen vom

Güterfernverkehr entlasten, diese Entlastung nicht nur anstreben.

Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit und dem Antrag der Minderheiten I und III wird nichts Verbindliches ausgesagt. Ich ersuche Sie deshalb, verbindliche Aussagen zu machen und dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Ich möchte meinen Ausführungen vier Punkte voranstellen.

1. Zunächst möchte ich Sie bitten, in dieser Session zu entscheiden. Einige Redner haben nun vom Rendezvous mit Europa gesprochen. Sie haben der Presse entnehmen können, dass ein solches Rendezvous am 21. Oktober 1991 in Brüssel oder in Luxemburg stattfinden wird. Wenn Sie in dieser Session nicht entscheiden, dann wird die schweizerische Delegation, angeführt von Herrn Aussenminister Felber und von Volkswirtschaftsminister Delamuraz, geschwächt nach Luxemburg oder nach Brüssel reisen. Man wird den Nichtentscheid in dieser Session interpretieren und die schweizerische Glaubwürdigkeit in bezug auf die Lösung des Transitbereichs in Frage stellen; auch unsere Entschlossenheit, nicht nur zu reden, sondern zu realisieren, wird angekratzt sein. Ich bitte Sie wirklich dringend, dieses Geschäft noch in dieser Session zu verabschieden.

2. Herr Ständerat Cavadini und andere haben von diesem Artikel 1bis als Schicksalsartikel gesprochen. Man hat diesen Artikel 1bis zu einem Schicksalsartikel emporstylisiert. Ich muss das sagen, denn das, was in diesem Artikel 1bis war oder ist, ist bereits in den Artikeln 1 und 2 irgendwie festgehalten. Ich habe den Eindruck, dass es Parlamentarier gibt, die diesen Prestigeartikel – diesem Artikel 1bis – brauchen, diese Kampfstätte benötigen, um den Notausgang in Richtung Referendum zu finden, also eine Beteiligung am Referendum zu rechtfertigen. Ich weiss, das Referendum ist ein Volksrecht; aber ich bin überzeugt: Das Volk wird im nächsten Jahr darüber abzustimmen haben, und das ist gut; das Volk wird der Neat zustimmen.

3. Diejenigen, die immer wieder mit dem Referendum drohen, müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Sieger von heute womöglich die Verlierer von morgen wären. Wer wird der Verlierer sein, wenn wir die Neat nicht bauen können? Das Volk wird im Jahre 2015, 2025 der Verlierer sein; unsere Kinder werden die Verlierer sein, weil sie dann versuchen müssen, diesen zusätzlichen Verkehr, der zu einem Chaos führen wird, irgendwie auf der Strasse oder über veraltete Infrastrukturen der Eisenbahn abzuwickeln – ein Ding der Unmöglichkeit!

4. Bei dieser Ausgangslage, wo man hüben und drüben droht, sollten wir einen Konsens suchen. Ich möchte Sie bitten, auf diesen Mehrheitsbeschluss einzutreten. Damit haben dann auch die Automobilverbände und die grünen Organisationen Schwierigkeiten, eine Referendumsbegründung zu liefern. Ich bitte Sie, zu versuchen, eine Brücke zu bauen. Auf dieser Brücke könnten sich beide etwas in Richtung Mitte bewegen in dem Sinne, dass man sich vorstellt, was ohne die Neat wäre. Was wäre heute dieses Land ohne die SBB? Wir hätten bereits das Chaos, was unsere Vorfahren so geurteilt hätten.

Zum Schluss, bevor ich auf die einzelnen Voten eingehe, möchte ich Sie doch bitten, etwas mutiger in die Zukunft zu blicken.

Frau Bühler, Sie haben vor 14 Tagen hier in diesem Rat gesagt: Es gibt keine Alternative zur Neat. Heute tönt es schon ganz anders, wenn Sie sagen, Sie seien bei dieser Ausgangslage pessimistisch: Man kann diesen Pessimismus auch herbeireden, man kann ihn auch haben; man kann das hier auch sagen. Aber wir sind irgendwie dazu verdammt, Lösungen zu suchen und nicht einfach immer nein zu sagen. Abstellen, Aussteigen, Aufhören! Das ist doch nicht die Lösung in der heutigen Zeit! Wir müssen dieses Problem irgendwie lösen. Herr Ducret, ich möchte Sie bitten, jetzt nicht von der Stange zu springen. Sie sagen zwar, man solle es tun. Aber auf der anderen Seite hegen Sie auch grosse Bedenken. Wenn ich Sie so höre, könnte ich eigentlich nicht mehr schlafen. Aber wir müssen etwas tun. Diese Alternative ist keine echte Alternative. Also packen wir das Ding doch an, und zwar mutig! Seien wir auch etwas zuversichtlich, dass wir es realisieren

können! In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, dass Sie der Mehrheit Ihrer Kommission folgen und diesen Text genehmigen.

Ich möchte das kurz begründen. Mit dieser Fassung – so glaube ich – müssen sowohl die Automobilverbände als auch die grünen Organisationen und die Umweltverbände leben können. Ich bin des weiteren der Meinung, dass dieser Kompromiss die Steine des Anstosses des Nationalrates entfernen wird, ohne zugleich das Anliegen des Ständerates aufzugeben. Denn folgende Elemente sind wichtig: Zeitlich werden wir flexibler. Vom Grundsatz der Umlagerung auf die Schiene wird es auch in Zukunft sinnvolle Ausnahmen geben müssen. Solange Europa diesen kombinierten Verkehr nicht akzeptieren will, sollten wir jetzt nicht mit einer Art Verbot weitere Hindernisse schaffen. Das betriebswirtschaftliche Ziel einer guten Auslastung der Bahninfrastruktur erhält durch diese neue Formulierung das nötige Gewicht. Es wird keine Garantie einer Umlagerung verlangt, die kaum praktikabel wäre. Hingegen wird das Ziel, das weiterhin anerkannt ist, klar vorgegeben.

Herr Danioth hat gesagt, wir sollten zur Kenntnis nehmen, dass auch Frau Maj-Weggen für diese Lösung sei. Herr Danioth war nicht dabei, als ich mit ihr unter vier Augen gesprochen habe. Sie hat weiterhin 250 Lastwagen pro Tag als Ausnahme verlangt, obwohl sie vorher und nachher der Presse erklärte, sie sei eine halbe Schweizerin, und sie liebe die Schweiz. Das alles genügt nicht. Die Forderung ist nach wie vor hart, das ist klar. Ich habe diese 250 Lastwagen selbstverständlich abgelehnt.

Herr Danioth, Sie haben gesagt, in Ihrer Region bestehe schon heute ein Chaos auf der Strasse. Ich muss sagen: Frau Maj-Weggen hat mich bei der Fahrt nach Wassen gefragt: Warum sind eigentlich so wenig Lastwagen auf dieser Autobahn? Ich habe ihr geantwortet, es sei eine schlechte Zeit, schlechtes Wetter usw. Herr Danioth, Sie sagen, es fänden Leer- und Luxusfahrten statt. Das stimmt alles, aber das haben andere auch. Wir sind eben nicht eine Insel der Seligen, die sich abheben und von dieser ganzen europäischen Entwicklung distanzieren kann. Wir müssen in diesem Lande Schweiz irgendwie mit den europäischen Gegebenheiten leben. Ich bin deshalb der Meinung, dass der Antrag Danioth zu nahe beim ursprünglichen Text liegt, als dass ihn der Nationalrat problemlos annehmen könnte. Sie wissen: Im Nationalrat hat eine Abstimmung unter Namensaufruf stattgefunden.

Ich bin auch der Meinung, dass der Minderheitsantrag Rüesch eine weitere Schwächung gegenüber der Formulierung der Mehrheit bedeutet: Es ist zwar nur eine geringfügige Formulierungsänderung, «in der Regel» statt «grundsätzlich». Für mich wäre das akzeptierbar. Aber es ist dann kein Kompromiss mehr, der – so meine ich – auch im Nationalrat akzeptiert werden könnte.

In Anbetracht dieser Ausgangslage bitte ich Sie, diese Brücke zu bauen, sich auf diese Brücke zu begeben. Sie könnte tragfähig sein, wenn Sie wollen. Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen und dafür besorgt zu sein, dass wir dieses Geschäft in dieser Session abschliessen können.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	25 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	16 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	24 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	16 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	12 Stimmen

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: Nous trouvons ici la seconde divergence, à propos du «tracé ménageant l'environnement». Le Conseil national a ajouté cet article. Le Conseil des Etats a précisé une formulation dans un sens qui était indubitablement celui du Conseil national. Par 93 voix contre 14, le Conseil national a maintenu sa propre formulation. Dès lors qu'il s'agit plus d'une question de nuance que d'une question de fond, votre commission vous propose de vous rallier au Conseil national.

Danloth: Aus der Hektik dieser Behandlung der Vorlage, welche für die Seriosität der Arbeit alles andere als zuträglich ist, ist es geschehen, dass dieser Artikel 2bis jetzt in der Kommission ohne einen Gegenantrag durchgegangen ist.

Ich möchte hier den Antrag stellen, an der Fassung des Ständerates festzuhalten. Ich möchte auf das verweisen, was wir das erste Mal ausgeführt haben: Der Schutz der Siedlungsräume ist sehr dringend, er ist nicht identisch mit dem allgemeinen Begriff der Umwelt, der eher als Ergänzung angesehen wird. Wir haben auch unsere guten Gründe, hier eine zusätzliche Formulierung aufzunehmen, weil Planungsvarianten vorhanden sind, wo man einfach Städte und Dörfer durchfahren will. Man muss andere Lösungen suchen. Herr Bundesrat Ogi hat gefragt, ob das eine Unterfahung bedinge. Das kann heute nicht beurteilt werden; auf alle Fälle haben die Siedlungsräume erste Priorität. Es ist für mich völlig undenkbar und unbegreiflich, wie der Nationalrat diesen Begriff herausstreichen konnte – offensichtlich aus dem Bestreben heraus, hier keine zusätzlichen Kosten zu riskieren. Es ist die Geisteshaltung, die Art und Weise, die mir zu denken geben.

Ich möchte hier noch auf das Votum von Herrn Bundesrat Ogi zurückkommen, nicht aus referendumpolitischen Gründen; seit Jahren sind das Anliegen, die ich vertrete: Ich glaube, wenn wir das nicht machen, dann werden wir nicht glaubwürdig erscheinen, dann werden wir in Europa als Leichtgewichte genommen, welche nicht einmal eine Rückenstärkung des Parlaments in Anspruch nehmen.

Aus diesem Grund möchte ich Ihnen beantragen, an Artikel 2bis festzuhalten; wir haben ohnehin Differenzen mit dem Nationalrat. Ich bin für eine seriöse Behandlung; ob sie nun diese Session abgeschlossen werden kann oder nicht. Diese Priorität ist wichtiger als die Frage, ob der Beschluss heute oder in ein paar Monaten erfolgt.

Bundesrat Ogi: Es ist selbstverständlich, dass das Geschäft seriös behandelt werden muss, auch wenn Sie es in dieser Session verabschieden.

Der Nationalrat hat diesen Beschluss Ihres Rats mit 93 zu 14 Stimmen abgelehnt. Ich möchte Sie bitten, dem Nationalrat zu folgen. Ich habe die Begründung in diesem Rat bereits gegeben und in der Kommission sogar mehrmals geäußert. Der Begriff der Siedlungsräume hat einen unklaren Stellenwert, und er wird in der Auslegung Probleme bringen. Was heisst «Schutz der Siedlungsräume»? Heisst das mehr Tunnels; heisst das eine Metro? Diese Fassung weckt weiterhin sehr hohe Erwartungen auf sichere Untertunnelungen oder Umfahrungen. Ich muss Ihnen sagen: Das könnten wir im Rahmen der Neat nicht tun. In diesem Sinne ist dieser Passus völlig unrealistisch und in einem gewissen Sinne auch unverantwortlich, weil er Erwartungen schürt, die wir nicht erfüllen können. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass wir eine Lärmsanierungspflicht haben, sie ist in Artikel 9 des Umweltschutzgesetzes und in Artikel 7 dieses Beschlusses verankert und zudem abgestützt in einer allgemeinen Lärmschutz-Verordnung des Bundes.

Ich möchte Sie dringend bitten, hier keine Differenz zum Nationalrat mehr zu schaffen und Ihrer Kommission – die Kommission hat ja jetzt auch noch einige Stunden getagt, wenn ich richtig zusammengezählt habe, hat sie sich 2,5 Stunden mit den Differenzen beschäftigt – zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Danioth

18 Stimmen
16 Stimmen

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Kommission

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich ist und eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva nicht verunmöglicht wird.

Art. 3 al. 2

Proposition de la commission

.... de Luino et de manière qu'une éventuelle extension ultérieure en direction de la Surselva ne soit pas rendue impossible.

M. Flückiger, rapporteur: A cet article 3, alinéa 2, le Conseil des Etats a complété l'option en direction de Luino prévue par le Conseil national. Cette ligne doit être construite de manière à pouvoir être étendue en direction de la Surselva et du lac de Côme. Pour sa part, le Conseil national a biffé cette disposition.

Votre commission vous propose, par 12 voix contre 3, d'adopter une solution de compromis qui modifie le texte du Conseil national dans le sens suivant: «de Luino et de manière qu'une éventuelle extension ultérieure en direction de la Surselva ne soit pas rendue impossible.»

Cavelty: Ich erlaube mir, zu diesem Punkt kurz das Wort zu ergreifen, obwohl gegen die Version der Kommission keine Opposition angekündigt ist. Ich ergreife das Wort vor allem, weil prominente Mitglieder der nationalrätlichen Kommission da sind, und weil ich gerne einmal die Gelegenheit wahrnehme, zu erklären, worum es eigentlich geht.

Der Antrag ist übrigens vom Bundesrat von Anfang an angenommen worden. Es geht nicht um die Vergoldung der Hörner des Steinbocks in Graubünden. Es geht schlicht und einfach um den letzten Rest einer Politik, die 150 Jahre gedauert hat, den letzten Rest der Hoffnung auf eine Ostalpenbahn.

Die Situation in Europa hat sich im letzten Jahr derart geändert, dass die Prognosen von früher wirklich nicht mehr zutreffen, wonach aus dem östlichen Raum Europas und aus dem südlichen Raum Deutschlands in Zukunft nicht erheblich mehr Verkehr zu erwarten sei.

Nun haben Sie und wir die Variante Wädenswil gewählt. Sie wird sogar als Ostalpenbahn gepriesen. Ich rede gar kein Wort dagegen. Ich möchte die Anhänger dieser Variante nicht vor den Kopf stossen. Aber ich möchte sagen: Wenn der Verkehr aus dem Osten wirklich auf uns zukommt, dann genügt diese Bahn unter keinen Umständen. Sie wollen doch nicht den ganzen Verkehr, der einfließt – und das ist vor allem Güterverkehr –, auf eine Ehrenrunde durch die Innerschweiz schicken, eine Ehrenrunde durch Zug, Luzern, Uri! Das geht doch nicht! Warum nicht am Rande der Schweiz bleiben, wenn es soweit kommt? Warum nicht am Rande der Schweiz bleiben, wo der Verkehr ja hineinkommt, und warum nicht die schnurgerade Linie des Rheintals benützen, die schon besteht? Herr Rüesch hat auch schon für diese Linie gesprochen. Warum nicht diese Linie benützen bis hinauf, wo sie von der Gotthardtransversale durchquert wird, um dort dann eine Einmündung dieser Linie zu realisieren? Das war und ist die Idee des Ypsilons in der Mini- oder Maxiform, wie Sie wollen. Es bleibt für den Fall, dass dieser Mehrverkehr wirklich entsteht, nichts anderes übrig, es sei denn, dass Sie morgen oder übermorgen oder in einigen Jahren nochmals eine völlig neue, zusätzliche Transversale bauen wollen. Wir haben eine, und die genügt, wenn man sie richtig konzipiert.

Nun, ich habe auch Kompromisse schliessen müssen – schon seit zehn Jahren bin ich daran –, immer grössere Kompromisse. Jetzt ist nur noch ein Hoffnungsschimmer, nur noch ein Kompromiss des Kompromisses übriggeblieben: dass das nicht verunmöglicht werden soll, wenn es einmal soweit ist. Da sollte der Nationalrat auch zustimmen.

Nun, was kostet die Geschichte? Bei allen anderen Varianten, z. B. Luino, hat kein Mensch gefragt, was sie koste. Es braucht eine gewisse Ausbuchtung und Vorbereitung für den späteren Fall. Die Experten – die immer im Hintergrund geblieben sind, das sind übrigens die gleichen, welche die Planung gemacht haben und dafür Milliarden kassieren – sehen nicht gerne ir-

gendeine Variante. Sie haben sofort gewusst, dass die Variante 70 Millionen kostet. Zwar wissen sie nicht, wo die Schächte hinunterkommen, sie wissen auch nichts Genaueres über den Verlauf der Transversale, hingegen wissen sie ganz genau, dass die Sache mindestens 70 Millionen Franken kostet. Das zeigt doch, wie gearbeitet wird!

Ich meine, gratis wird diese Vorbereitung nicht sein. Ob sie nun 70 Millionen Franken kostet – davon entfallen 5 bis 10 Millionen Franken auf Planungskosten für den Expertenvorschlag, denn die Experten arbeiten ja nicht gratis – oder 30 Millionen Franken, wie man auch hört, oder 10 Millionen Franken, ist unerheblich. Zu messen sind die Kosten am ganzen Problem, nämlich dass man sich für die Zukunft die Möglichkeit offenhält, die Ostalpenbahn innerhalb vernünftiger Grenzen zu realisieren. Die Sache ist am ganzen Aufwand von 15 Milliarden Kosten zu messen. Es gibt noch viele Ausbuchtungen und wahrscheinlich noch viele Kurven, die auch nicht jedesmal speziell ausgerechnet werden. Warum ist man da so pingelig und will genau wissen, was das kostet? Es kostet im Moment nicht sehr viel, es ist aber ausserordentlich wichtig. Es ist auch aus prinzipiellen Gründen wichtig. Deshalb hat mich Herr Bundesrat Ogi auch unterstützt. Ich hatte seinerzeit schon die Unterstützung von Herrn Bundesrat Schlumpf. Die Leute, die gesamtheitlich denken, sehen das ein: Es geht um die Verwirklichung des Grundsatzes des Baukastensystems. Wenn es nötig wird, so hat man die allfälligen Vorbereitungen bereits getroffen. Wir sparen dann Hunderte von Millionen, ja, von Milliarden Franken ein, wenn wir das jetzt für relativ wenig Geld vorbereiten. Das hat also nichts mit einer Bevorzugung von Graubünden zu tun.

Ich wurde letzte Woche in einer sehr berühmten Zeitung der Unverfrorenheit bezichtigt, weil ich dieses Problem aufs Tapet gebracht habe. Das hat mich traurig gestimmt. Ich habe mich nie für unverfroren gehalten in all den Jahren, da ich da war. Es geht mir nicht darum, irgendwelche Millionen herauszuholen. Es geht mir wirklich um ein Prinzip, für das ich seit zehn Jahren kämpfe und weswegen ich nächtelang nicht schlafen kann. So ist die Geschichte, und das nennt man unverfroren. Ich habe mich dann getröstet mit dem romanischen Spruch: Jeder gibt von dem, von dem er selbst am meisten hat. Das an die Adresse dieses Kommentators, der mich der Unverfrorenheit bezichtigt.

Ich bitte Sie also, dem Antrag der Kommission zuzustimmen, und ich bitte die Damen und Herren des Nationalrates, dafür Verständnis aufzubringen.

M. Cavadini: Je voudrais faire une brève remarque à l'intention du procès-verbal. On a fait, d'une bonne proposition, un catalogue des désirs régionaux en maintenant des propositions qui alourdissent le projet, au point – je le répète inlassablement, mais personne ne me croit – de le rendre irréalisable en raison des coûts qui ne sont pas évalués et des propositions qui n'ont fait l'objet d'aucune approche technique. La majorité de la commission vous recommande d'accepter la proposition très bien défendue tout à l'heure par M. Cavelti. Une minorité s'y est opposée, si faible qu'elle n'a pas voulu présenter de proposition ferme au plénum. Nous avons simplement enregistré que cette proposition ne coûtera rien, ou si peu – de 5 à 10 millions. Alors, pour l'histoire, nous enregistrons le fait et nous ne nous opposerons pas formellement à ce qui nous coûte si peu.

Bundesrat Ogi: Was heisst Baukastensystem? Es bedeutet, dass man jederzeit anhängen, anbauen kann und darf und dass man sich keine Möglichkeiten verbaut. Nachdem wir uns bei gewissen anderen Grossprojekten Möglichkeiten für die Zukunft verbaut haben, sollten wir das hier nicht tun. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat der Meinung ist, diesen «Kompromiss des Kompromisses», wie ihn Herr Ständerat Cavelti nannte, könne man eingehen. Er wird aber etwas kosten, Herr Ständerat Cavadini; es kann nicht mit 5 bis 10 Millionen Franken abgetan werden, das möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte gesagt haben. Vorhin wurden meine Mitarbeiter kritisiert. Ich möchte diese Kritik zurückweisen. Wenn wir einen Anschluss an die Sur-

selva im Innern des Gotthardtunnels vorsehen wollen, der dem Wort «Anschluss» auch gerecht wird – indem man nämlich einmal anschliessen kann, ohne dass die Züge auf 30 km/h abgebremst werden müssen –, braucht es mindestens eine Ausbuchtung über etwa 500 m; das ist das absolute Minimum, das wir tun müssen. Wir haben das ausrechnen lassen. Man kann alles in Frage stellen, alles, das ganze Projekt. Man kann auch die Studie von Herrn Ingenieur Amberg in Frage stellen. Nach ihm kommt der Anschluss auf 90 bis 110 Millionen Franken zu stehen. Ich habe gesagt, das sei zu viel. Sie haben kritisiert, wir hätten noch Projektierungskosten eingerechnet. Ich habe sie abgezogen, auch deshalb spreche ich von 70 Millionen Franken. Billiger ist es aber nicht zu machen. Ein Kilometer Tunnelarbeit im Gotthardtunnel – ich kenne das Gestein nicht, es kann Granit sein, es kann leichteres Gestein sein – wird in der Regel 70 Millionen Franken kosten, mit Differenzen plus/minus 30 Prozent. Etwas wird es also kosten, ich bin aber der Meinung, das sollten wir tun. Wir sollten es tun, damit wir die Zukunft nicht verbauen.

Herr Ständerat Cavelti hat recht. Ich hoffe, dass Sie ihm und dem Bundesrat jetzt zustimmen und dass er ab heute abend wieder gut schlafen kann. Ich bitte Sie, Herrn Cavelti zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 5 Abs. 2
Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 5 al. 2
Proposition de la commission
Maintenir

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 5, alinéa premier, l'engagement a été pris de construire une ligne TGV Genève-Mâcon, en dépit du fait que le lien entre la réalisation de cette ligne en tant qu'accès aux tunnels alpestres suisses ne paraît pas si évident à première vue. A l'alinéa 2 de ce même article, le Conseil national a inclus les autres liaisons avec la France et l'Italie et le Conseil des Etats a identifié formellement les liaisons entre la France et la Suisse à la portion de territoire comprise entre Bâle et Genève. Le Conseil national a décidé de maintenir sa version, volontairement plus vague.

Notre commission vous propose de maintenir les décisions prises au Conseil des Etats. Permettez-moi d'ajouter, à titre personnel, qu'un non au franchissement de la frontière, entre Bâle et Genève, serait très mal interprété dans la région jurassienne où toutes les énergies sont tournées vers le désenclavement de régions qui ont beaucoup à apporter à la Suisse dans la perspective d'une coopération transfrontalière, conséquence de l'intégration européenne.

Mes chers collègues, il est des espoirs que l'on ne saurait décevoir, à moins de commettre une faute. Sans les désigner nommément, les pénétrantes de Vallorbe, des Verrières et de Boncourt sont comprises implicitement dans la formulation de l'article 5, alinéa 2, de la version que votre commission vous propose, à l'unanimité.

Bundesrat Ogi: Ich weiss, dass ich hier auf verlorenem Posten sitze, wenn ich das Resultat der gestrigen Abstimmung in Ihrer Kommission betrachte, an der ich wegen der Fragestunde des Nationalrates leider nicht teilnehmen konnte.

Ich möchte Sie aber daran erinnern, dass wir hier die Neat-Botschaft beraten. Wir können nicht auch noch den Regionalverkehr integrieren; Sie müssen hier also konsequent sein. Wenn Sie Ihrem Präsidenten zustimmen, darf das nicht so interpretiert werden, dass wir dann sämtliche Anschlüsse zwischen Basel und Genf gleichwertig behandeln müssen. Wir haben auch hier Schwergewichte zu setzen, und wir haben gegenüber den Franzosen klare Zeichen zu setzen, wo wir die Anschlüsse im TGV-Bereich wollen. Wir müssen diese Anschlüsse dort haben, wo wir mit einem Verkehrsaufkommen rechnen können. Wir können nicht überall kostspielige TGV-Linien einführen. Wenn das aber so verstanden wird, opponiere ich nicht.

Auf der anderen Seite muss ich bemerken, dass es noch Grenzan­schlüsse zu Italien gibt, die auch nicht ganz in Vergessenheit geraten sollten. Der Bundesrat hat sich immer für die Eingangspforte Basel und für die Eingangspforte Genf eingesetzt. Wenn wir allzuviel wollen, riskieren wir, dass wir von den Franzosen nichts bekommen.

Miville: Nach den letzten Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi möchte ich feststellen, dass die Formulierung des Ständerates, an der wir festhalten wollen, nicht davon spricht, den TGV einzuführen, sondern die Verbindungen zu schaffen. Das scheint mir eine flexible Formulierung zu sein. Dass Verbindungen von Basel und Genf zu diesen TGV nötig sind und dass diesbezüglich hoffentlich keine Rangordnung geschaffen wird, in der Basel zu kurz käme, daran liegt mir schon. Von daher möchte ich der Formulierung des Ständerates das Wort reden.

Angenommen – Adopté

Art. 6 Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6 al. 1bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Reichmuth: Ich möchte zu Artikel 6 Absatz 1bis das Wort ergreifen, und zwar nicht deshalb, weil ich einen guten Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse der Neat in Frage stellen möchte.

Die Diskussion dreht sich lediglich um die Frage, wie dieser Anschluss bewerkstelligt werden kann und soll.

Wie Sie wissen, habe ich bereits bei der Erstbehandlung der heutigen Vorlage in unserem Rat meine Bedenken angemeldet gegen den Bau des Hirzeltunnels und dessen Fixierung im vorliegenden Bundesbeschluss. Meine Einwände erfolgten in zweifacher Hinsicht:

Erstens fand ich – ich finde es auch heute noch – verfehlt, den gesamten Ostschweizer Verkehr, sowohl von Zürich als auch vom Ricken und von Sargans her, samt und sonders in der Agglomeration Baar/Zug zu kanalisieren. Die Auswirkungen auf diese stark überbaute Gegend hat Ihnen Kollege Iten vor zwei Wochen ausführlich geschildert.

Zweitens habe ich auf die Auswirkungen dieser geplanten Verkehrsumleitung auf die Südostbahn zwischen Pfäffikon SZ und Arth-Goldau hingewiesen.

Ich blieb mit meinen Einwänden und Bedenken nicht alleine. Bei der letzten Behandlung der Vorlage im Nationalrat haben die Kollegen aus Schwyz und Zug ebenfalls auf die geplante Fehlentwicklung hingewiesen. Nationalrat Stucky hat nochmals versucht – wie schon vorher Nationalrat Weber –, für die Anbindung des Ostschweizer Verkehrs an die Neat zwischen Zürichsee und Arth-Goldau eine offener Formu­lierung in das Gesetz zu bringen, die, je nach dem Ergebnis weiterer Abklärungen, andere Lösungen zugelassen hätte. Doch es hat nicht sollen sein.

Im Gegensatz zu andern Neubaustrecken, wo im Beschluss Optionen in allen Richtungen offengelassen wurden, wird nun der Hirzeltunnel als einzige Möglichkeit in der Vorlage starr fixiert, weil der Nationalrat den Antrag aus dem Kanton Zug verworfen hat.

Hier werden Möglichkeiten für die Zukunft verbaut, was Herr Bundesrat Ogi vorhin selber verhindern wollte. Ich vermute und bin davon überzeugt, dass sich diese Fixierung bei der weiteren Projektierung als grosses Handicap herausstellen wird.

Was die Auswirkungen auf die Südostbahn betrifft, so sind die Bedenken auch nach der Jubiläumsversammlung vom letzten Samstag nicht ausgeräumt.

Wohl hat Herr Bundesrat Ogi der SOB einen Korb voll guter und wohlgemeinter Ratschläge ins zweite Jahrhundert mitgegeben. Die SOB habe noch fünfzehn Jahre Zeit, um zu zeigen, wie gut und unverzichtbar sie sei. Ihre Rettung bestehe in ei-

nem neuen Leitbild, das die Möglichkeiten im Touristenverkehr und den Agglomerationsverkehr Richtung Zürich besser ausschöpfe, die Verbindungen Innerschwyz/Ausserschwyz aufwerte und mehr originelles Rollmaterial einsetze. Ich gestatte mir die Bemerkung, dass die Südostbahn diese Anstrengungen bereits bisher erbracht und auch Erfolg gehabt hat.

Das ist alles gut und recht; aber wenn der Südostbahn die attraktiven Schnellzugsverbindungen weggeleitet werden, wird ihre Existenzgrundlage ernsthaft gefährdet.

Immerhin konnten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat die Schweizerische Südostbahn auch in Zukunft als unentbehrlich betrachtet. In diesem Sinne sind auch die Investitionen der Südostbahn innerhalb des achten Rahmenkredits auf seiten des Bundes nicht bestritten. Aber damit kann es nicht sein Bewenden haben. Die Attraktivität der Südostbahn in bezug auf ihr Rollmaterial und ihre baulichen Anlagen muss auch längerfristig gesteigert werden können, wenn die Ausfälle zufolge der Ableitung des Ostschweizer Verkehrs kompensiert werden sollen.

Die Südostbahn und die an ihr beteiligten Kantone erwarten daher vom Bundesrat, dass er die so oder so notwendigen Investitionsvorhaben auch längerfristig nicht in Frage stellt.

Ich glaube, eine solche Zusicherung ist das Minimum, das die an der Südostbahn anliegenden Gebiete verlangen müssen, damit sie dem Neat-Konzept in einem Referendum überhaupt zustimmen können. Das gilt es, Herr Bundesrat, für die nähere und weitere Zukunft der Eisenbahnpolitik zu bedenken.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Art. 6bis

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

M. Flückiger, rapporteur: L'article 6 n'a fait l'objet que de modifications de caractère rédactionnel de la part du Conseil national, nous n'y revenons donc pas.

L'article 6bis, en revanche, qui concerne l'aménagement des lignes d'accès, a été ajouté par le Conseil national. Le Conseil des Etats a complété la formulation de cet article. Dans un esprit d'égalité de traitement, il l'a étendu aux lignes d'accès méridionales et aux gares de jonction. Mais il a biffé la déclaration relative au financement. Le Conseil national a décidé, à une majorité évidente, de maintenir sa version, mais il a ajouté la disposition concernant la coordination avec les compagnies de chemins de fer privées.

Votre commission vous recommande maintenant à l'unanimité d'adopter une solution de compromis qui modifie la version acceptée par le Conseil national, soit: «du Plateau ainsi que dans le sud du pays elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés». Par ailleurs, votre commission vous propose d'accepter un postulat concernant la gare de Lucerne.

Bühler: Ich spreche zu Artikel 6bis und gleichzeitig auch zum Postulat der Kommission; hier besteht eine Abhängigkeit.

Ich war über die Streichung des Nationalrates von Knotenbahnhöfen enttäuscht – enttäuscht darüber, dass Regionen unterschiedlich behandelt werden. Einzelne Regionen, zum Beispiel die Ostschweiz, Zürich, werden mit der Neat verknüpft, andere, so Luzern, nicht. Bundesrat und Nationalrat fanden aber, das Anliegen von Luzern – Kapazitätssteigerung der Bahnanlagen – sei berechtigt; es gehöre jedoch nicht oder nur teilweise zur Neat-Vorlage, sondern viel eher zur

«Bahn 2000». Aus diesem Grunde verzichte ich auf einen weiteren Antrag.

Die Kommission schlägt nun geschlossen ein Postulat vor, das einen Bericht verlangt, in dem aufzuzeigen ist, wie, wann, durch wen und in welchem Ausmasse die Kapazitätssteigerung der Bahnanlagen Luzern (Bahnhof Luzern inklusive Einfahrt) vorgenommen wird.

Luzern als Touristikzentrum ist auf internationale Zugverbindungen besonders angewiesen. Es wird heute schon von internationalen Reisezügen der Nord-Süd-Linie umfahren. Wenn nicht etwas entgegengestellt wird, werden Luzern und die gesamte Innerschweiz wirtschaftlich wesentlich geschwächt. Wir sind bereits heute nicht auf Rosen gebettet. Die Kapazität der Bahnanlage Luzern muss gesteigert werden, und zwar von heute zirka 400 Reisezügen pro Tag auf über 650 Zügen, damit der Verkehr der «Bahn 2000», des Neat-Anschlusses und der Regionalverkehr tatsächlich aufgenommen werden können. Ein Tiefbahnhof ist die billigste Lösung und kostet zwischen 300 bis 500 Millionen Franken. Kanton und Agglomeration Luzern wissen, dass sie auch in die Tasche greifen müssen.

Stimmen Sie dem Postulat zu.

Masoni: Ich danke der einstimmig einverstandenen Kommission und dem Departementvorsteher, die für das Anliegen Verständnis hatten, dass auch der Ausbau der Zufahrtsstrecken im Süden und die dazu notwendige Finanzierung separat sichergestellt werden.

Kollege Bühler bin ich dankbar, der bereit war, seinen Antrag zugunsten der «Fremdenverkehrshauptstadt Luzern» in ein Postulat umzuändern.

Der Departementvorsteher hat uns die rechtzeitige Sicherstellung der Zufahrten im Süden als wesentlicher Bestandteil des Werkes zugesichert. Dadurch wird berechtigten Sorgen der Umweltschutzvereinigungen und anderer Gruppierungen begegnet.

Zugleich wird ein Anliegen des Gotthardkomitees erfüllt. Ferner werden durch das Studium der Zufahrten wertvolle Elemente für die endgültige Linienführung der Strecke Bellinzona-Lugano beziehungsweise der Abzweigung Richtung Luino gewonnen.

Ich empfehle Ihnen Zustimmung zu diesem Kommissionsantrag.

Bundesrat Ogi: Zu Artikel 6bis habe ich nichts beizufügen. Ich kann Ihrer Kommission folgen.

In bezug auf das Postulat, das Herr Ständerat Bühler begründet hat, kann ich dem Bundesrat nicht vorgreifen; aber ich habe Herrn Ständerat Bühler bereits heute morgen gesagt, dass ich persönlich der Meinung bin – nachdem dieses Problem uns ja so oder so beschäftigt –, dass wir die Aufgabe, die aus dem Postulat hervorgeht, übernehmen könnten, vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesrates.

In bezug auf das, was Herr Ständerat Reichmuth jetzt gesagt hat, kann ich sagen: Ich habe es verstanden, zum x-tenmal verstanden. Ich darf vielleicht noch beifügen, dass ich am letzten Samstag nicht nur geredet, sondern auch mit der Schwyzer Regierung vereinbart habe, dass wir uns demnächst treffen, um diese Fragen der Zukunft zu diskutieren.

Im übrigen hat Ihr Kollege, Herr Nationalrat Weber, von uns ein Konzept, ein Leitbild, verlangt. Nachdem wir ja an der SOB auch ein wenig beteiligt sind, werden wir dieses Konzept selbstverständlich mittragen.

Ich kann hier zuhänden des Rates sagen, dass im achten Rahmenkredit für Privatbahnen die SOB nicht vergessen wurde.

Angenommen – Adopté

C. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

C. Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth: Herr Präsident, Sie sind etwas unbernischn schnell vorgegangen!

Bei Beschluss C Artikel 1bis stelle ich den Antrag auf Festhalten am Beschluss des Ständerates aus den das letzte Mal dargelegten Gründen. Ich möchte sie nicht wiederholen. Ich möchte auch die Debatte nicht verlängern. Ich erlaube mir aber, darauf hinzuweisen, dass bereits jetzt, in der Planungsphase, vom Departement Äusserungen gemacht worden sind, wonach – vor allem was die Umwelt anbetrifft – nur jene gesetzesbedingten Mehrkosten bewilligt werden, welche sinnvoll und angemessen erachtet werden und, vor allem, welche Platz haben im Kredit.

Es ist nicht ehrlich, wenn wir das hier nicht sagen und nicht mit einem Vorbehalt zum Ausdruck bringen. Kein Mensch glaubt Ihnen, wenn Sie erklären, dass diese 14, 15 oder wie viele Milliarden Franken es sind, verbindlich sind, sondern es sind Richtgrößen. Darum braucht es diesen Vorbehalt.

Ich beantrage Ihnen, beim Beschluss des Ständerates zu bleiben.

Bundesrat Ogi: Zuhänden des Protokolls und der Geschichte: Wir könnten mit dem Antrag Danioth besser leben. Die Rechtfertigung verschiedener Ausgaben wäre viel leichter. Es wäre also bedeutend «gäbiger», mit diesem Artikel zu leben.

Auf der anderen Seite haben wir ein Verantwortungsgefühl. Dieses Verantwortungsgefühl sagt uns, dass wir für die Neat ein ganz intensives Kostenmanagement aufbauen müssen. Sie würden mit diesem Artikel in der Version von Herrn Danioth ein heikles Präjudiz schaffen. Nach dem Sinn dieser Norm könnten Mehrausgaben eine Selbstverständlichkeit werden. Ich weise darauf hin, dass nach dem Umweltschutzgesetz die Kosten, die durch Umweltauflagen bedingt sind, abgedeckt sind. Ich danke Herrn Danioth, weil er mir helfen möchte; ich spüre das. Ich würde vielleicht auch weniger Probleme haben bei einer Puk im Jahr 2011. Aber Sie dürfen dieses Präjudiz nicht schaffen.

Ich bitte Sie daher, keine Differenzen mehr zum Nationalrat zu schaffen. Es gibt schon genügend solche, so dass ich etwas Bedenken habe, ob wir diese Vorlage noch bis Freitag morgen bereinigen können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

14 Stimmen

Für den Antrag Danioth

10 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Adi 90.040

**Postulat der Kommission
Kapazitätssteigerung Bahnhof Luzern**

**Postulat de la commission
Capacité de la gare de Lucerne**

Wortlaut des Postulates vom 1. Oktober 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten, in dem er aufzeigt, wie, wann, durch wen und in welchem Ausmasse die Kapazitätssteigerung des Bahnhofs Luzern inklusive Einfahrt vorgenommen wird.

Texte du postulat du 1er octobre 1991

Le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement un rapport indiquant comment, quand, par qui et dans quelle mesure il est possible d'accroître la capacité de la gare de Lucerne, y compris l'entrée de celle-ci.

Ueberwiesen – Transmis

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)****Nouvelle ligne ferroviaire
à travers les Alpes (NLFA)
(Transit alpin)***Différences – Divergences*

Siehe Seite 825 hiervoor – Voir page 825 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 2. Oktober 1991
Décision du Conseil national du 2 octobre 1991

Art. 3 Abs. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 2*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: En se ralliant aux versions de notre conseil pour les articles 1 bis, 5, alinéa 2, et 6 bis, le Conseil national, dans sa séance d'hier, n'a laissé subsister qu'une seule divergence à l'arrêté A relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, à savoir qu'il a maintenu sa version à l'article 3, alinéa 2.

Ce matin, notre commission a décidé à l'unanimité, moins une abstention, d'adhérer à la version du Conseil national, ce qui liquide ainsi l'ultime divergence et clôt le débat sur ce grand objet. En revanche, notre commission vous propose un postulat qui réserve la possibilité d'une extension du tunnel de base du Saint-Gothard vers la Surselva.

Au nom de la commission, je vous prie de vous rallier à notre double proposition: adhésion à la version du Conseil national, postulat.

*Angenommen – Adopté**An den Nationalrat – Au Conseil national***Ad 90.040****Postulat der Kommission****Gotthard-Basistunnel.****Möglichkeit einer Erweiterung Richtung Surselva****Postulat de la commission****Tunnel de base du Saint-Gothard.****Possibilité d'une extension ultérieure vers la Surselva***Wortlaut des Postulates vom 3. Oktober 1991*

Der Bundesrat wird eingeladen, den Gotthard-Basistunnel so zu konzipieren, dass eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva möglich ist.

Texte du postulat du 3 octobre 1991

Le Conseil fédéral est invité à concevoir le tunnel de base du Saint-Gothard de manière à permettre une extension ultérieure vers la Surselva.

Cavelty: Ich verrate Ihnen wohl kein Geheimnis, wenn ich zugebe, der Autor des vorliegenden Postulates zu sein. Ich danke der Kommission dafür, dass sie es adoptiert und zum eigenen Postulat gemacht hat. Herrn Bundesrat Ogi danke ich für die in der Kommission erklärte Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen.

Angesichts der Bedeutung und Dringlichkeit der Neat darf in dieser Legislaturperiode keine Differenz zwischen den beiden Räten die Beschlussfassung über dieses Jahrhundertwerk verhindern. Die letzte verbleibende Differenz betraf – wie Sie vom Herrn Kommissionspräsidenten gehört haben – die Frage der Ermöglichung eines späteren Surselva-Fensters, eine Frage, die unser Rat ohne Gegenstimme bejahte, der Nationalrat aber mit Mehrheitsbeschluss verneinte.

Nun beschloss unsere Kommission aus den erwähnten Gründen der Dringlichkeit, diese Differenz durch Zustimmung zum Nationalrat zu beseitigen und dafür das vorliegende gleichlautende Postulat zur Annahme zu empfehlen. Damit wird der Bundesrat eingeladen, bei der Konzipierung der Gotthardtransversale die Möglichkeit eines späteren Surselva-Fensters zu wahren. Damit ist eine spätere Ypsilon-Verbindung – ich brauche das Wort nach fast zehn Jahren Einsatz wohl zum letzten Mal – über das sanktgallische und bündnerische Rheintal nicht ausgeschlossen, wenn sie sich als notwendig erweisen würde. Diese Möglichkeit dürfte dann aktuell werden, wenn der Transitverkehr aus Süddeutschland und dem östlichen Teil Europas ein Ausmass annimmt, welches über Wädenswil und durch die Innerschweiz nicht mehr mit erträglichem und vernünftigem Aufwand bewältigt werden kann.

Ich bin überzeugt, dass künftige Generationen uns für diese vorausschauende und kluge Sorge dankbar sein werden.

Der Unterschied zwischen unserem früheren Beschluss, den wir nun durch Zustimmung zum Nationalrat fallenlassen, und dem heutigen Postulat besteht darin, dass der Beschluss einen verbindlichen Befehl an den Bundesrat bedeutet hätte, während das heutige Postulat eine höfliche Bitte im gleichen Sinn ist.

Ich freue mich, dass wir mit der jetzt gewählten Form auch den Medien beweisen können, dass der Vorwurf der Unverfrorenheit, der uns letzte Woche gemacht wurde, deplaziert war.

Ich bitte um Ueberweisung des Postulates.

M. Cavadini: Nous l'avons dit tout à l'heure, nous ne combattons pas ce postulat, mais nous regrettons les intentions qui ont guidé nos collègues dans son dépôt. En effet, ces propositions qui alourdissaient le projet et qui ont été évacuées du texte définitif ont été reprises sous forme d'un postulat.

C'est sur ce point que nous aimerions avoir l'avis du Conseil fédéral, parce que, nous l'avons constaté pour Lucerne et il en est de même pour la Surselva, ces postulats sont source d'ambiguïté. Quelle est la portée que l'on donnera à cette proposition? Est-ce que cela signifie qu'on n'inscrit pas le contenu de ce postulat dans la loi, mais qu'on souhaite qu'il soit suivi d'ef-

fet – c'est en général le sens qu'on donne à une proposition – ou bien est-ce qu'on ne l'inscrit pas dans la loi et on n'en fait rien du tout ou une sorte de pansement psychologique destiné à atténuer les peines de telle ou telle région?

C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas le postulat, mais nous ne nous y opposerons pas – il est pavé de si bonnes intentions! Nous aimerions connaître l'interprétation que le Conseil fédéral entend donner à des propositions dont on ne peut évidemment pas chiffrer le coût, personne n'étant à même de nous renseigner sur leurs incidences techniques et financières. C'est sur ce point-là que nous souhaitons un éclaircissement de la part du Conseil fédéral.

Cavelty: Ich muss Herrn Cavadini doch auf Artikel 5 Absatz 2 des Beschlusses hinweisen, den wir angenommen haben und der zugunsten seiner näheren Umgebung und der welschen Schweiz allgemein lautet. Danach sollen alle Verbindungen, die in Richtung Frankreich gehen, ausgebaut werden. Es betrifft das Les Verrières, die Jurakette, Delle-Boncourt usw. Die Kosten dafür konnten noch gar nicht abgeschätzt werden. Diesbezüglich sind aber keine Stimmen laut und keine Zweifel geltend gemacht worden; hier aber wohl. Ich sage das nur, um vergleichen zu können. Wenn man einmal das eigene Fuder unter Dach hat, ist man dann streng, ja überstreng gegen die anderen.

Bundesrat Ogi: Mit diesem Postulat wird bezweckt, die Möglichkeit einer späteren Erweiterung Richtung Surselva offenzuhalten. Wie Sie wissen, hatte der Bundesrat der ähnlich lautenden Fassung des Ständerates zugestimmt. Ich verweise auf Artikel 3 Absatz 2. Die Fassung des Ständerates verdeutlichte unseres Erachtens das Baukastensystem, ein Baukastensystem mit Perspektive. Im Nationalrat wurde aber diese Fassung Ihres Rates abgelehnt. Ich persönlich bin bereit – ich kann nicht für den Bundesrat als Kollegium sprechen –, dieses Postulat anzunehmen.

Gestatten Sie mir, dass ich Ihnen am Schluss dieser über 42-stündigen Debatte danke. Es drängt mich dazu. Danken möchte ich Ihnen einmal für die Bereitschaft, die Vorlage in dieser Session zu verabschieden, aber auch für die Zustimmung zum Projekt, die Sie sicher morgen geben werden. Ich zähle auf Sie. Schliesslich möchte ich Ihnen noch für Ihren Mut und Ihre Weitsicht danken.

Ich bitte Sie, nachdem Sie heute und morgen den ersten Schritt getan haben, dann auch den zweiten zu tun: nämlich mitzuhelfen, diese Neat auch in der Volksabstimmung durchzubringen. Die Referendumsheirat zwischen den Grünen und der Autopartei, die sich gestern und heute abgezeichnet hat, wird meines Erachtens keine Ehe von langer Dauer sein. Ich bitte Sie, diese unhellige Allianz nicht zu unterstützen.

Ich möchte mit einer Frage schliessen: Dürfen wir wegen eines Satzes in Artikel 1 bis nun diese Botschaft, diese Neat für unsere Zukunft, für unsere Kinder in Frage stellen? Wenn Sie mich fragen, ich meine: Nein. Bitte helfen Sie mit.

Ueberwiesen – Transmis

Ad 90.040

Postulat Masoni

Bundesverkehrswegeplan

Plan fédéral des voies de communication

Siehe Seite 678 hiavor – Voir page 678 ci-devant

Da es nicht feststeht, ob ich in der nächsten Session noch im Rat sein werde, gestatte ich mir, das Postulat ganz kurz zu begründen. Ich möchte nicht, dass mein Anliegen mit einer Art Gesamtverkehrskonzeption verwechselt wird.

Der Bund sorgt heute im Rahmen der Landesplanung dafür, dass Gemeinden und Kantone ihre Pläne aufstellen. Wie wir in der Kommission festgestellt haben, besteht andererseits über den öffentlichen Verkehr, insbesondere die SBB-Linienführungen, beim Bund keine Planung. Wäre eine solche Planung vorhanden gewesen, hätte es wahrscheinlich den Bericht des Bundesrates aus dem Jahre 1983 nicht gegeben. Dadurch wurde meines Erachtens die Neat unvorsichtigerweise auf die lange Bank geschoben.

Nun hat eine solche Planung auch für die Annahme der Neat-Vorlage im Volke eine gewisse Bedeutung. Zu erwarten sind in grossem Ausmass Fragen betreffend Koordination der Neat mit «Bahn 2000» und dem Regionalverkehr. Diesbezüglich besteht vielerorts Sorge. Eine Planung im erwähnten Sinn wäre geeignet, solchen Fragen entgegenzutreten und allfällige Zweifel zu zerstreuen. Die Planung sollte nicht allgemeinverbindlich, sondern eine Art interne Weisung an die Verwaltung sein. Entsprechend hat man in der Kommission argumentiert. In bezug auf die Form der Planung ist man offen.

Ich war ein heftiger Kritiker des Berichtes von 1983. Mit derselben Offenheit danke ich nun Herrn Bundesrat Ogi für den grossen Einsatz, mit dem er die Neat-Vorlage vertreten hat. Um sie zu realisieren, brauchen wir Ueberzeugung und Enthusiasmus. Herr Bundesrat, wir werden Ihnen diesbezüglich helfen.

Masoni: Einige Worte noch: Die Kommission hat heute beschlossen, mein Postulat betreffend einen durch den Bund, d. h. das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, zu erstellenden Verkehrswegeplan in ihrer nächsten Sitzung im November zu prüfen und es allenfalls zu einem Postulat der Kommission zu erheben.

90.040

**Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)**

**Nouvelle ligne ferroviaire
à travers les Alpes (NLFA)
(Transit alpin)**

Siehe Seite 893 hiavor – Voir page 893 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 4. Oktober 1991
Décision du Conseil national du 4 octobre 1991

**A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)
A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferro-
viaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)**

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Danioth: Ich bejahe die Notwendigkeit einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale aus dringenden Gründen der zukünftigen Verkehrsbewältigung und nicht zuletzt des Umweltschutzes. Im Ernst kann niemand eine realistische Alternative dazu aufzeigen.

Ich begrüsse es, dass das Parlament eine Bestimmung ausdrücklich gutgeheissen hat, wonach über bloss punktuelle flankierende Massnahmen hinaus darauf hinzuwirken ist, dass die Transitgüter über die Alpen grundsätzlich und dauernd auf die Bahn bzw. die Neat gehören. Ich bedaure indes zutiefst, dass sich unser Parlament – entgegen der ersten Beschlussfassung im Ständerat – nicht dazu durchringen konnte, diese klare und für eine allgemeine Akzeptanz bedeutsame Zielsetzung mit einem verbindlichen Auftrag an den Bundesrat zu verknüpfen, damit angemessene und zeitgerechte Massnahmen ergriffen werden können. Der hartnäckige Widerstand des Bundesrates gegen diese und andere ökologische Verstärkungen des Beschlusses ist bedauerlich und nährt die Befürchtung, die erwähnte Förderungsklausel werde nur halbherzig in die Tat umgesetzt.

Aus diesen Gründen kann ich heute dem Bundesbeschluss nicht zustimmen und werde Stimmenthaltung üben.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Ziegler: Ich gebe gestützt auf Artikel 67 unseres Reglements eine persönliche Erklärung ab:

Ich bin überzeugt, dass eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale gebaut werden muss. Nachdem aber Bundesrat und Parlament nicht bereit sind, bereits heute griffige Massnahmen zu beschliessen, damit gewährleistet ist, dass die für diese Bahn gesteckten Ziele erreicht werden können, kann ich dem Bau-beschluss nicht zustimmen.

Ich werde mich deshalb der Stimme enthalten.

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

25 Stimmen
1 Stimme

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

**Bundesbeschluss
über den Bau der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale
(Alpentransit-Beschluss)**

vom 4. Oktober 1991

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 23, 26 und 36^{ter} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in die Botschaften des Bundesrates vom 23. Mai 1990¹⁾ und
26. Juni 1991²⁾,
beschliesst:*

1. Abschnitt: Grundsatz

Art. 1 Ziele

Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 2 Förderungsmassnahmen

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

2. Abschnitt: Konzept

Art. 3 Allgemeines

Das Konzept umfasst:

- a. den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem;

¹⁾ BBl 1990 II 1075

²⁾ BBl 1991 III 1160

- b. die Integration der schweizerischen Bahnen in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen;
- c. den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard;
- d. flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.

Art. 4 Anliegen der Kantone

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung ist im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen.

Art. 5 Gotthard-Basislinie

¹ Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird durch eine neue Linie von Arth-Goldau bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio erweitert.

² Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich ist.

³ Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

Art. 6 Lötschberg-Basislinie

¹ Das Netz der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) wird durch eine mit einem Basistunnel versehene neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach erweitert. Bei der Wahl der endgültigen Linienführung werden nebst der Umweltverträglichkeit die technische Machbarkeit, die Bauzeit, der Bau- und Betriebskostenvergleich berücksichtigt.

² Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass ein direkter Anschluss an den Simplontunnel möglich ist.

³ Sie wird durch Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhonetal ergänzt.

⁴ Sie soll auch eine direkte Verbindung mit dem Mittelwallis gewährleisten.

⁵ Die Erweiterung erfolgt durch Änderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession.

Art. 7 Einbezug der Westschweiz

¹ Der Bund wirkt auf den Einbezug der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf-Mâcon und den Anschluss von Basel anstrebt.

² Er wirkt auf die Realisierung von besseren Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf sowie nach Italien hin.

Art. 8 Einbezug der Ostschweiz

¹ Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart anstrebt.

² Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil-Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar ergänzt.

Art. 9 Zufahrtsstrecken

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland und im Süden sicher und regelt dessen Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Art. 10 Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes

¹ Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen ihre Netze an die neuen Linien spätestens bis zu deren Inbetriebnahme an.

² Der Bundesrat stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher.

³ Spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Basistunnel müssen die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein.

3. Abschnitt: Projektierung

Art. 11 Vorprojekte

¹ Die Vorprojekte für die neuen Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel geben Aufschluss insbesondere über die Linienführung, die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhof- und Terminalbereiche, die Autoverladeanlagen und die Kreuzungsbauwerke.

² Die Vorprojekte haben den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes und der Landesverteidigung Rechnung zu tragen.

³ Die Vorprojekte sind dem Bundesamt für Verkehr vorzulegen.

⁴ Das Bundesamt für Verkehr hört zu den Vorprojekten die interessierten Bundesbehörden, Kantone und Eisenbahnunternehmungen an. Die Gemeinden werden vom Kanton angehört.

⁵ Die Vorprojekte bedürfen der Genehmigung des Bundesrates. Dieser bestimmt die Linienführung, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf.

⁶ Die Prüfung und Genehmigung der Vorprojekte umfasst auch die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Umweltschutzgesetzgebung.

⁷ Vorbereitungsmaßnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümer sind gemäss dem Bundesgesetz über die Enteignung¹⁾ vorgängig zu orientieren. Entschädigungsrechtliche Folgen richten sich nach der eidgenössischen Enteignungsgesetzgebung.

Art. 12 Auflageprojekte

¹ Die Auflageprojekte für die neuen Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel samt Nebenanlagen unterliegen dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991²⁾ über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte.

² Der Bundesrat kann zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten mit dem Vorprojektverfahren gemäss Artikel 11 den Verzicht auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren gemäss den Artikeln 3–9 des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte anordnen.

³ Die Auflageprojekte enthalten einen detaillierten Umweltverträglichkeitsbericht auf der Basis der festgelegten Linienführung.

Art. 13 Freier Wettbewerb

¹ Der Bund stellt im Rahmen seines Submissionsrechts für Planung, Projektierung und Bau den freien Wettbewerb für die einzelnen Teilstücke sicher.

² Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen.

4. Abschnitt: Finanzierung

Art. 14 Finanzierungsbedingungen

¹ Der Bund stellt den SBB und der BLS die benötigten finanziellen Mittel als Baukredite zur Verfügung.

² Die Baukredite werden zum Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen verzinst; die Zinsen werden zum Baukredit geschlagen.

³ Mit Inbetriebnahme eines Bauabschnittes werden die Baukredite mit den aufgelaufenen Zinsen in variabel verzinsliche und innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen konsolidiert.

⁴ Der Darlehenszinssatz und die weiteren Einzelheiten werden in einer Vereinbarung zwischen dem Bundesrat und den Bahnen geregelt; die Darlehenszinsen haben die Selbstkostenzinsen von Bundesanleihen zu decken.

¹⁾ SR 711

²⁾ SR 742.100.1; AS 1991 1319

⁵ Die unter dem Titel des Baukredites erwähnten Darlehen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden in der Rückstellung für den Strassenverkehr verbucht.

Art. 15 Finanzierungsmittel

¹ Die Finanzierung wird sichergestellt durch:

- a. die allgemeinen Mittel des Bundes;
- b. einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle, soweit sie die Basislinien am Gotthard und Lötschberg gemäss den Artikeln 5 und 6 betreffen.

² Die Mittel aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden gemäss Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendet.

Art. 16 Verpflichtungskredite

¹ Die für den Gotthard und den Lötschberg benötigten Mittel werden durch die eidgenössischen Räte gesamthäft festgelegt und mit Verpflichtungskrediten tranchenweise bewilligt.

² Der entsprechende Gesamtkredit setzt sich zusammen aus den Krediten für die Objekte der SBB und der BLS und dem nach Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendeten Anteil des Ertrages der Treibstoffzölle.

³ Die Finanzierung der Vorhaben gemäss Artikel 8 erfolgt über einen gesonderten Kredit.

⁴ Der Bundesrat kann den Gesamtkredit um die ausgewiesene Teuerung und um die Bauzinsen erhöhen sowie geringfügige Verschiebungen zwischen den einzelnen Objektkrediten vornehmen.

Art. 17 Sonderrechnung

¹ Für die Projektierung, den Bau und Betrieb der Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel führen SBB und BLS eigene Rechnungen.

² Der Bundesrat erlässt die notwendigen Vorschriften.

5. Abschnitt: Koordination, Kontrolle, Berichterstattung

Art. 18 Stab für die Kontrolle und Koordination

¹ Der Bundesrat setzt einen Stab für Kontrolle und Koordination ein;

² Der Stab hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Er überwacht die Planung, Projektierung und Ausführung sowie die Inbetriebnahme der neuen Linien.
- b. Er überwacht die Kosten und Termine.
- c. Er sorgt für die Koordination unter den Bahnen.

d. Er berät den Bundesrat und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und schlägt Massnahmen vor, wenn wesentliche Abweichungen festgestellt werden.

³ Der Bundesrat regelt durch Verordnung die Zusammensetzung und die Aufgaben des Stabes.

Art. 19 Aufsicht

Der Stab für Kontrolle und Koordination ist dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement unterstellt.

Art. 20 Berichterstattung

¹ Der Bundesrat orientiert die eidgenössischen Räte ab 1992 jährlich über:

- a. den Stand der Verwirklichung des Konzeptes;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite;
- c. die bisherige sowie die für die fünf nachfolgenden Jahre vorgesehene Belastung des Bundes.

² Mit jeder Beanspruchung eines neuen Kredites orientiert er ferner die eidgenössischen Räte über:

- a. die zu erwartenden Gesamtkosten für die Verwirklichung des Konzeptes;
- b. die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung.

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 21 Vollzug

Der Bundesrat vollzieht diesen Beschluss. Er erlässt die Ausführungsbestimmungen.

Art. 22 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung der Bauvorhaben am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel. Der Bundesrat wird ermächtigt, ihn danach aufzuheben.

Nationalrat, 4. Oktober 1991

Der Präsident: Bremi

Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 4. Oktober 1991

Der Präsident: Hänsenberger

Die Sekretärin: Huber

Datum der Veröffentlichung: 15. Oktober 1991¹⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 13. Januar 1992

4945

¹⁾ BBl 1991 III 1597

**Bundesbeschluss
über eine Änderung und Verlängerung der Konzession
für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft
Bern–Lötschberg–Simplon (BLS)**

vom 4. Oktober 1991

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1990²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

Die der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon mit Bundesratsbeschluss vom 20. Dezember 1978³⁾ erteilte, bis 31. Dezember 1998 gültige Konzession wird auf die Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach (Anschluss der Simplonlinie nicht inbegriffen) samt Autoverladeeinrichtungen in Heustrich und im Rhonetal ausgedehnt und bis 31. Dezember 2010 verlängert.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991⁴⁾ über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

3930

¹⁾ SR 742.101
²⁾ BBl 1990 II 1075
³⁾ AS 1978 366
⁴⁾ AS ...

Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

vom 4. Oktober 1991

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1990¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Für die Verwirklichung des im Anhang enthaltenen Bauprogrammes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale wird ein Gesamtkredit von 14 Milliarden Franken (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989) bewilligt.

² Die Kosten für die Aufwertung der Simplonlinie bleiben vorgehalten. (*Für den Einbezug der Ostschweiz wird auf Beschluss D verwiesen.*)

Art. 2

Ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken wird bewilligt und auf folgende Objekte aufgeteilt:

<i>Schweizerische Bundesbahnen</i>	
Projektbereinigung und Bauvorbereitung	500 Millionen Franken
<i>Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)</i>	
Projektbereinigung und Bauvorbereitung	250 Millionen Franken
<i>Planung Verbindung Ostschweiz mit der Gotthardlinie</i>	50 Millionen Franken

Art. 3

¹ Die Ausgaben werden zu 25 Prozent aus zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gedeckt.

² Der Bundesrat bestimmt die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte.

Art. 4

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991²⁾ über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

¹⁾ BBl 1990 II 1075

²⁾ AS ...

Anhang zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

Bauprogramm (Objektliste) der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Gotthard, Lötschberg)¹⁾

	Mio. Fr.
<i>Gotthard</i>	
Projektierung	500
Arth-Goldau-Kantonsgrenze SZ/UR	600
Kantonsgrenze SZ/UR-Erstfeld	620
Erstfeld-Bodio (inkl. Basistunnel)	3 910
Bodio-Bellinzona	520
Bellinzona-Lugano	610
Stromversorgung	340
Reserve für Nordportal Basistunnel, Abschnitt Tessin	1 400
Teuerung 1990/1991	1 200
Total Gotthard	9 700
<i>Lötschberg</i>	
Projektierung	250
Zufahrtsstrecke Nord	110
Zufahrtsstrecke Süd	260
Basistunnel	1 990
Autoverlad Süd und Nord	300
Stromversorgung	140
Reserve für Vortunnel Nord, Anschlussbereich Wallis	750
Teuerung 1990/1991	450
Total Lötschberg	4 250
Planung für die Verbindung Ostschweiz-Gotthard	50
Kosten zum Preisstand 1991 und Projektierungsstand 1989	14 000

¹⁾ Gegenüber der Kostenzusammenstellung in Ziffer 221 der Botschaft ergibt sich insofern eine rechnerische Verschiebung, als zum Zwecke der tranchenmässigen Mittelbereitstellung die Projektierungskosten im Umfang von 7 Prozent bei den einzelnen Objekten in Abzug kommen.

Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

vom 4. Oktober 1991

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 23 und 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung
und Artikel 6 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991¹⁾ über den Bau der
schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1991²⁾,
beschliesst:

Art. 1

Für die Verwirklichung des in Artikel 2 enthaltenen Bauprogramms wird ein
Kredit von 850 Millionen Franken (Preis- und Projektierungsstand...) bewilligt.

1990

Art. 2

Der Verpflichtungskredit wird auf die folgenden Objekte aufgeteilt:

	in Mio. Fr.
a. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	
Zimmerberg-/Hirzellinie	730
Stationsausbau Lichtensteig, Doppelspurinseln Portale Wattwil und Kaltbrunn, Doppelspurabschnitte Uznach-Schmerikon und Bollingen	40
b. Schweizerische Südostbahn (SOB)	
Doppelspurausbauten im Raum des Bahnhofs Pfäffikon SZ..	40
c. Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)	
Verknüpfung BT/SBB bei St. Gallen St. Fiden, Doppelspurausbau St. Gallen-Haggen, Doppelspurausbau Degersheim-Mogelsberg	40

¹⁾ AS ...
²⁾ BBl 1991 III 1160

Art. 3

¹ Der Bundesrat nimmt die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte vor.

² Sofern der Planungskredit Verbindung Ostschweiz mit der Gotthardlinie gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991¹⁾ über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale nicht ausgeschöpft wird, kann er den Kreditrest als Reserve einsetzen.

Art. 4

Der Bundesrat wird ermächtigt, mit der Rhätischen Bahn (RhB) eine Vereinbarung zur Finanzierung der Einführung der Chur-Arosa-Linie in den Bahnhof Chur sowie der damit verbundenen Annexprojekte abzuschliessen. Dabei verpflichtet sich der Bund, sämtliche Kosten zu übernehmen, wobei die Aufteilung der Finanzierungsquellen nach den Regeln der Verkehrstrennungsverordnung vom 30. April 1986²⁾ vorzunehmen ist.

Art. 5

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991³⁾ über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale in Kraft.

4770

¹⁾ BBl ...
²⁾ SR 725.121
³⁾ AS ...

Délai d'opposition: 13 janvier 1992

**Arrêté fédéral
relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse
à travers les Alpes
(Arrêté sur le transit alpin)**

du 4 octobre 1991

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les articles 23, 26 et 36^{ter} de la constitution;
vu les messages du Conseil fédéral du 23 mai 1990¹⁾ et 26 juin 1991²⁾,
arrête:*

Chapitre premier: Principe

Article premier Buts

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, délester les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution, actuellement excessive.

Art. 2 Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des objectifs figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Chapitre 2: Conception

Art. 3 Généralités

Le projet prévoit:

- a. l'amélioration des axes de transit du Saint-Gothard et du Loetschberg-Simplon en tant que système global;
- b. l'intégration des chemins de fer suisses dans le réseau ferroviaire européen à haute performance;

¹⁾ FF 1990 II 1015

²⁾ FF 1991 III 1176

- c. un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard;
- d. des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.

Art. 4 Intérêt des cantons

L'intérêt des cantons concernés à un tracé ménageant l'environnement sera sauvegardé de manière appropriée lors de la planification et de la réalisation.

Art. 5 Ligne de base du Saint-Gothard

¹ Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît d'une nouvelle ligne reliant Arth-Goldau à Lugano, par un tunnel de base entre les régions d'Erstfeld/Silenen et de Bodio.

² La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre une éventuelle extension dans la région de Luino.

³ Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci.

Art. 6 Ligne de base du Loetschberg

¹ Le réseau de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS) s'accroît d'une nouvelle ligne, avec un tunnel de base, entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach. Lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison des coûts de construction et celle des coûts d'exploitation.

² La conception de la nouvelle ligne doit permettre un raccordement direct au tunnel du Simplon.

³ Elle est complétée par des installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich et dans la vallée du Rhône.

⁴ Elle doit également assurer une liaison directe avec le Valais central.

⁵ Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur.

Art. 7 Intégration de la Suisse occidentale

¹ La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance et fait en sorte que le tronçon Genève-Mâcon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés.

² Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie.

Art. 8 Intégration de la Suisse orientale

¹ La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance par le développement des tronçons Zurich-Munich et Zurich-Stuttgart.

² Elle améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Wädenswil-Au (Hirzel) et de Thalwil (Zimmerberg) à Litti/Baar.

Art. 9 Lignes d'accès

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Art. 10 Adaptations du réseau ferroviaire existant

¹ Les CFF et les chemins de fer privés concernés adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes, au plus tard jusqu'à la mise en service de celles-ci.

² Le Conseil fédéral coordonne les projets entre eux pour en faire un ensemble cohérent.

³ L'atténuation du bruit sur les lignes d'accès doit être assurée par des mesures d'assainissement au plus tard au moment de la mise en exploitation des tunnels de base.

Chapitre 3: Projets

Art. 11 Avant-projets

¹ Les avant-projets des nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel renseignent en particulier sur le tracé, les points de raccordement, la superficie des gares et des terminaux, les équipements de chargement des véhicules automobiles et les ouvrages de croisement.

² Ils tiennent compte des intérêts de l'aménagement du territoire, ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et de la défense nationale.

³ Ils sont soumis à l'Office fédéral des transports.

⁴ L'Office fédéral des transports entend les autorités fédérales, les cantons et les entreprises de chemins de fer intéressés. Les communes sont consultées par les cantons.

⁵ Les avant-projets requièrent l'approbation du Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé, les étapes des travaux et leur calendrier.

⁶ En application de la législation sur la protection de l'environnement, la procédure d'examen et d'approbation des avant-projets inclut également une étude d'impact sur l'environnement.

⁷ Des mesures préparatoires pour la mise au point du projet ou pour la vérification des bases de décision sont autorisées. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie statue sur les objections de tiers. Les propriétaires sont avertis au préalable, conformément à la loi fédérale sur l'expropriation¹⁾. L'indemnisation se règle selon la procédure fédérale sur l'expropriation.

Art. 12 Projets mis à l'enquête

¹ L'arrêté fédéral du 21 juin 1991²⁾ sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel, ouvrages annexes compris.

² Le Conseil fédéral peut, afin d'éviter le double emploi avec la procédure d'avant-projet selon l'article 11, ordonner qu'il soit renoncé à la procédure d'examen préliminaire au sein de l'administration des articles 3 à 9 de l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

³ Ils comportent un rapport détaillé d'impact sur l'environnement, basé sur le tracé défini.

Art. 13 Libre concurrence

¹ Dans le cadre de la réglementation fédérale sur la soumission, la Confédération assure, pour chaque tronçon de ligne, la libre concurrence dans les domaines de la planification, de l'établissement du projet et de la construction.

² Les candidats suisses et étrangers sont soumis aux mêmes conditions de concurrence.

Chapitre 4: Financement

Art. 14 Conditions de financement

¹ La Confédération met à la disposition des CFF et du BLS les moyens financiers nécessaires, sous forme de crédits de construction.

² Les crédits de construction sont accordés au taux d'intérêt coûtant des emprunts de la Confédération; les intérêts sont imputés au crédit de construction.

³ Dès la mise en exploitation d'un tronçon, les crédits de construction, y compris les intérêts cumulés, sont consolidés en prêts à intérêt variable, remboursables en 60 ans.

¹⁾ RS 711

²⁾ RS 742.100.1; RO 1991 1319

⁴ Le taux d'intérêt des prêts de même que les autres modalités sont réglés par une convention entre le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer; les intérêts des prêts doivent couvrir les taux d'intérêt coûtants des emprunts de la Confédération.

⁵ Les prêts provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants et mentionnés au titre de crédit de construction figureront dans la provision pour la circulation routière.

Art. 15 Moyens de financement

¹ Le financement est assuré par:

- les ressources générales de la Confédération;
- une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants dans la mesure où ils se rapportent aux lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg selon les articles 5 et 6.

² Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants sont utilisés conformément à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, de la constitution.

Art. 16 Crédits d'engagement

¹ Les Chambres fédérales fixent globalement les fonds nécessaires à la réalisation des projets du Saint-Gothard et du Loetschberg et les accordent par tranches sous forme de crédits d'engagement.

² Le crédit global comprend les crédits destinés aux objets des CFF et du BLS, ainsi que la part du produit des droits d'entrée sur les carburants utilisée conformément à l'article 36^{ter}, 1^{er} alinéa, lettre c, de la constitution.

³ Les projets mentionnés à l'article 8 sont financés par un crédit spécial.

⁴ Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit global du renchérissement attesté et des intérêts intercalaires, et procéder à des transferts modiques entre les différents crédits d'ouvrage.

Art. 17 Compte spécial

¹ Les CFF et le BLS tiennent leurs propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation des lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel.

² Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires.

Chapitre 5: Coordination, contrôle, comptes rendus

Art. 18 Etat-major de contrôle et de coordination

¹ Le Conseil fédéral nomme un état-major de contrôle et de coordination.

² L'état-major a notamment les obligations suivantes:

- a. il surveille la planification, l'établissement des projets, la construction et la mise en exploitation des nouvelles lignes;
- b. il surveille l'évolution des coûts et le respect des délais;
- c. il veille à la coordination entre les chemins de fer;
- d. il assiste le Conseil fédéral et le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie; il propose des mesures lorsque des divergences importantes sont constatées.

³ Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la composition et les obligations de l'état-major.

Art. 19 Surveillance

L'état-major est subordonné au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

Art. 20 Comptes rendus

¹ Chaque année, pour la première fois en 1992, le Conseil fédéral informe les Chambres fédérales sur:

- a. l'état de réalisation du projet;
- b. les dépenses effectuées et imputées sur la base des crédits d'engagement octroyés;
- c. la charge qui en a résulté pour la Confédération et les coûts que celle-ci devra vraisemblablement supporter durant les cinq années suivantes.

² Chaque fois qu'il sollicite un nouveau crédit, il informe en outre les Chambres fédérales sur:

- a. les coûts globaux prévus pour la réalisation du projet;
- b. le calcul de rentabilité mis à jour.

Chapitre 6: Dispositions finales

Art. 21 Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté. Il édicte les dispositions nécessaires.

Art. 22 Référendum, entrée en vigueur et validité

¹ Le présent arrêté est de portée générale; il est sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

³ Il a effet jusqu'à ce que les projets du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel soient réalisés, après quoi le Conseil fédéral peut l'abroger.

Conseil national, 4 octobre 1991

Le président: Bremi

Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 4 octobre 1991

Le président: Hänsenberger

La secrétaire: Huber

Date de publication: 15 octobre 1991¹⁾

Délai d'opposition: 13 janvier 1992

34733

**Arrêté fédéral
relatif à l'extension et à la prolongation de la concession
de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises
Berne–Loetschberg–Simplon (BLS)**

du 4 octobre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 5 de la loi du 20 décembre 1957¹⁾ sur les chemins de fer;
vu le message du Conseil fédéral du 23 mai 1990²⁾,
arrête:

Article premier

La concession accordée à la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne–Loetschberg–Simplon (BLS) par l'arrêté du Conseil fédéral du 20 décembre 1978³⁾, valable jusqu'au 31 décembre 1998, est étendue à la ligne de base du Loetschberg, reliant la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach (raccordement de la ligne du Simplon non compris), ainsi qu'aux équipements de chargement des véhicules automobiles à Heustrich et dans la vallée du Rhône; la durée de validité de la concession est prolongée jusqu'au 31 décembre 2010.

Art. 2

¹ Le présent arrêté n'est pas de portée générale; il n'est pas soumis au référendum.

² Il entre en vigueur à la même date que l'arrêté fédéral du ...⁴⁾ relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin).

33639

¹⁾ RS 742.101
²⁾ FF 1990 II 1015
³⁾ RT 1978 366
⁴⁾ RO ...

Arrêté fédéral concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

du 4 octobre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 85, chiffre 10, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 23 mai 1990¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Un crédit global de 14 milliards de francs (aux prix de 1991 et en l'état du projet de 1989) est accordé pour réaliser le programme – annexé – des travaux liés à la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

² Les coûts de la modernisation de la ligne du Simplon sont réservés. (*Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D*).

Art. 2

Un premier crédit d'engagement de 800 millions de francs est alloué et réparti entre les objets suivants:

Chemins de fer fédéraux

Mise au point du projet et préparation des travaux de construction 500 millions de francs;

Société du chemin de fer des Alpes bernoises (BLS)

Mise au point du projet et préparation des travaux de construction 250 millions de francs.

Planification du raccordement de la Suisse orientale à la

ligne du Saint-Gothard 50 millions de francs.

Art. 3

¹ Les dépenses sont couvertes à raison de 25 pour cent par le produit des droits d'entrée sur les carburants.

² Le Conseil fédéral détermine la répartition entre les divers objets.

¹⁾ FF 1990 II 1015

Art. 4

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

² Il entre en vigueur à la même date que l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin).

33689

¹⁾ RO ...

Annexe

Annexe à l'arrêté fédéral concernant le Crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

Programme de construction (liste des objets) de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Saint-Gothard, Loetschberg)¹⁾

	Mio. de fr.
<i>Saint-Gothard</i>	
Etablissement des projets	500
Arth-Goldau – limite cantons SZ/UR	600
Limite cantons SZ/UR – Erstfeld	620
Erstfeld – Bodio (y compris tunnel de base)	3 910
Bodio – Bellinzone	520
Bellinzone – Lugano	610
Alimentation électrique	340
Réserve pour l'entrée nord du tunnel de base, tronçon Tessin ...	1 400
Renchérissement 1990/1991	1 200
Total Saint-Gothard	9 700
<i>Loetschberg</i>	
Etablissement des projets	250
Ligne d'accès au nord	110
Ligne d'accès au sud	260
Tunnel de base	1 990
Chargement des véhicules (sud et nord)	300
Alimentation électrique	140
Réserve pour un avant-tunnel nord, secteur de raccordement en Valais	750
Renchérissement 1990/1991	450
Total Loetschberg	4 250
Planification pour le raccordement de la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard	50
Coûts totaux (prix de 1991, état du projet 1989)	14 000

¹⁾ Par rapport à la récapitulation des coûts figurant au chiffre 221 du message, on constate une différence due au fait qu'on a déduit pour tous les objets une somme équivalente à 7 pour cent. Cette mesure a été nécessaire en vue de fournir les fonds par tranches.

33689

Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

du 4 octobre 1991

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 23 et 85, chiffre 10, de la constitution;
vu l'article 6 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ sur la construction de la ligne
ferroviaire suisse à travers les Alpes;
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1991²⁾,

arrête:

Article premier

Un crédit de 850 millions de francs (état des prix et de la planification ¹⁹⁹⁰) est
alloué pour réaliser le programme de construction mentionné dans l'article 2.

Art. 2

Le crédit d'engagement est réparti entre les objets suivants:

	En mio. de fr.
a. Chemins de fer fédéraux	
Ligne Zimmerberg/Hirzel	730
Agrandissement de la station de Lichtensteig, ilôts à double voie près des portails de Wattwil et de Kaltbrunn, tronçons à double voie Uznach-Schmerikon et Bollingen	40
b. Chemin de fer du Sud-Est	
Double voie dans la zone de la gare de Pfäffikon SZ	40
c. Chemin de fer Lac de Constance-Toggenburg (BT)	
Jonction BT/CFP à Saint-Gall St. Fiden, double voie Saint- Gall-Haggen, double voie Degersheim-Mogelsberg	40

¹⁾ RO ...

²⁾ FF 1991 III 1176

Art. 3

¹⁾ Le Conseil fédéral procède à la répartition précise entre les divers objets.

²⁾ Si le crédit de planification de la liaison entre la Suisse orientale et la ligne du
Saint-Gothard, prévu à l'article 2 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991¹⁾ sur le
crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers
les Alpes n'est pas épuisé, le Conseil fédéral peut utiliser le solde en tant que
réserve.

Art. 4

Le Conseil fédéral est autorisé à conclure une convention avec le Chemin de fer
rhétique pour le financement de l'introduction de la ligne Coire-Arosa dans la
gare de Coire, ainsi que les projets annexes y relatifs. La Confédération s'engage à
prendre à sa charge tous les coûts, la répartition des sources de financement
devant suivre les règles de l'ordonnance du 30 avril 1986²⁾ sur la séparation des
courants de trafic.

Art. 5

¹⁾ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au
référéndum.

²⁾ Il entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991³⁾ relatif
à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

34567

¹⁾ FF ...

²⁾ RS 725.121

³⁾ RO ...