

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

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

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

85.074

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1399 hiervoor – Voir page 1399 ci-devant

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

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

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

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

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

Milliarde ausmachen werden, zu verzinsen oder zurückzahlen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oder das Umgekehrte: Nehmen Sie die Entwicklung des

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

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

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

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

M. Massy, rapporteur: J'avais déjà rapporté, lors de la votation sur les routes nationales, le mot d'un ingénieur cantonal vaudois à des députés: «Messieurs les députés, je veux bien vous présenter le réseau routier mais rappelez-vous la première chose: la meilleure route passe toujours sur le terrain du voisin». Je crois de même que la meilleure ligne CFF passe aussi sur l'autre canton ou même sur le district voisin. Je m'en tiens à quelques remarques personnelles sur les interventions des opposants à RAIL 2000 qui veulent donc le renvoi pur et simple au Conseil fédéral et à quelques réponses aux porte-parole des groupes. Il en résultera un gain de quelques minutes sur le temps qui m'est imparti.

Monsieur Müller, je suis déçu de votre prise de position et surtout de votre façon de présenter une demande de renvoi au Conseil fédéral à la dernière minute. Vous aviez des commissaires de votre parti à la commission, vous auriez pu les mettre au courant de votre projet, vous qui représentez le Conseil exécutif du canton de Berne le quel, comme le Grand Conseil bernois, avait dit oui à la variante Nord. On peut bien sûr changer son fusil d'épaule mais je suis certain que des intérêts personnels locaux vous y poussent justement. Bien sûr, l'on va défricher mais on n'a jamais fait d'omelette sans casser des oeufs. Voyez-vous 25 à zéro pour la variante Sud-Plus, le score de la commission est trop net pour revenir à une autre solution.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Etwas möchte ich hier ausdrücklich festhalten: Wir werden dafür besorgt sein, dass bei der Ausführungsprojektierung, der definitiven Festlegung der Linien und dann auch bei der Bauausführung im Gelände jede mögliche Rücksicht auf Landschaft, Umwelt, Siedlungsgebiete und auch auf die Belange von Land- und Forstwirtschaft genommen wird. Den Willen, das zu tun, hat auch Ihre Kommission unter Beweis gestellt. Es sollen nicht aus Kostengründen Abstriche gemacht werden. Die Herren Kühne und Massy haben es Ihnen gesagt: Man hat zusätzlich 50 Millionen Franken vorgesehen, um Rücksicht auf Landschaft und Umwelt nehmen zu können. Ich danke der Kommission dafür; wir werden selbstverständlich von diesen Mitteln Gebrauch machen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

eine gleichwertige Stellung für St. Gallen verwirklicht werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Präsident: Es liegen zwei Anträge vor, welche die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückweisen möchten. Wir bereinigen zuerst diese beiden Rückweisungsanträge. In einer ersten Eventualabstimmung stellen wir den Antrag Müller-Scharnachtal dem Antrag Ruf-Bern, in der zweiten den obsiegenden dem der Kommission und des Bundesrates gegenüber.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire	
Für den Antrag Müller-Scharnachtal	63 Stimmen
Für den Antrag Ruf-Bern	2 Stimmen

Definitiv – Définitivement	
Für den Antrag Müller-Scharnachtal	17 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	130 Stimmen

A. Bundesbeschluss über die Kenntnisnahme des Konzeptes BAHN 2000 **Arrêté fédéral concernant l'information relative au projet RAIL 2000**

Präsident: In bezug auf den Bundesbeschluss A hat Herr Nussbaumer den Antrag gestellt, gemäss Bundesrat zu verfahren. Die Kommission lehnt diesen Antrag ab und beantragt, den Beschluss A zu streichen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	127 Stimmen
Für den Antrag Nussbaumer	11 Stimmen

Präsident: Damit ist Bundesbeschluss A gestrichen.

B. Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 **Arrêté fédéral concernant le projet RAIL 2000**

Präsident: Hierzu kann ich mitteilen, dass Herr Geissbühler seinen Rückweisungsantrag zurückgezogen hat. Es verbleiben noch zwei Rückweisungsanträge: Nussbaumer und Ruf-Bern.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire	
Für den Antrag Nussbaumer	48 Stimmen
Für den Antrag Ruf-Bern	3 Stimmen

Definitiv – Définitivement	
Für den Antrag der Kommission	132 Stimmen
Für den Antrag Nussbaumer	14 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1'

Antrag der Kommission

Der Bund verwirklicht das Konzept «Bahn 2000» mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern.

Titre et préambule, Art. 1'

Proposition de la commission

La Confédération réalise le projet RAIL 2000 dans le but de développer les transports publics en Suisse.

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Einleitung

Zu diesem Zweck wird das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch folgende neue Linien erweitert:

Bst. a bis d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Wanner

Bst. b

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, an Stelle der vorgesehenen Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist einen Vorschlag vorzulegen, der sich auf den Ausbau und die Begradigung der bestehenden Strecke beschränkt.

Eventualantrag Nussbaumer

Bst. b

b. Mattstetten–Riedtwil–Rothrist

Eventualantrag Hofmann

(falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden)

Art. 1

.... erweitert:

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne

b. Olten–MuttENZ

c. Zürich-Flughafen–Winterthur

Eventualantrag Ruf-Bern

(Fassungen Bundesrat und Kommission)

Art. 1

.... durch folgende neue Linien erweitert:

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;

b. Olten–MuttENZ;

c. Zürich-Flughafen–Winterthur.

Art. 1

Proposition de la commission

Introduction

Dans ce but, le réseau des Chemins de fer fédéraux

Let. a à d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Wanner

Let. b

Renvoi au Conseil fédéral

en l'invitant à présenter, en lieu et place du nouveau tronçon prévu entre Mattstetten et Rothrist, un projet se limitant à l'aménagement et au redressement du tronçon actuel.

Proposition subsidiaire Nussbaumer

Let. b

b. Mattstetten–Riedtwil–Rothrist

Propositions subsidiaires Hofmann

(au cas où les propositions de renvoi seraient rejetées)

....

a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;

b. Olten–MuttENZ;

c. Zurich-Aéroport–Winterthur;

*Proposition subsidiaire Ruf-Berne**Art. 1*

(version du Conseil fédéral et de la commission)

.... complété par les nouvelles lignes suivantes:

- a. Vauderens–Villars-sur-Glâne;
- b. Olten–Muttentz;
- c. Zurich–Aéroport–Winterthur.

Wanner: Zu Buchstabe b: Ich bin in der Lage, mich sehr kurz zu fassen. Alles Wesentliche ist gesagt worden, Pro und Kontra sind erwogen, und Sie haben bereits einige sehr wichtige Entscheide gefällt. Ich bin mit der Mehrheit dieses Rates der Auffassung, dass es übergeordnete Gründe gibt, die für die «Bahn 2000» sprechen. Aus diesem Grunde habe ich mit Ueberzeugung für Eintreten auf die «Bahn 2000» gestimmt.

Weil mir an ihrer Verwirklichung liegt, stelle ich meinen Rückweisungsantrag in bezug auf die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Ausser der erwähnten sind alle Neubaustrecken unbestritten. Wollen Sie nun das mit Sicherheit zu erwartende Referendum riskieren und damit möglicherweise die ganze «Bahn 2000» in Frage stellen? Gut, man kann sagen, das Volk wird der «Bahn 2000» zustimmen. Dies ist aber bis zum Abend des Abstimmungstages eine Behauptung wie jede andere auch.

Wie wollen Sie sich verhalten, wenn das Volk nein sagt? Sind dann die berechtigten Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und der Bahn im besonderen nicht mehr vorhanden? Wohl kaum. Wenn Sie sich etwas im Volk umhören, taucht die Frage, ob eine Begradigungsvariante nicht mindestens diskutabel sei, immer wieder auf. Diese Frage wird im Zusammenhang mit einer allfälligen Volksabstimmung eine Rolle spielen. Im Volk wird man wissen wollen, wie es sich damit verhält und warum dieser Weg nicht mindestens in Erwägung gezogen wurde. Diese Fragen müssen auf den Tisch, bevor das Parlament endgültig über die «Bahn 2000» entscheidet. Die Strategie «alles oder nichts» könnte in eine Situation hineinführen, die niemand will und die der Sache selber am allerwenigsten dient. Selbst wenn die Ziele der «Bahn 2000» nicht in vollem Umfange erreicht werden können, scheint mir eine akzeptierte Ausbau- und Begradigungsvariante immerhin noch besser zu sein als eine vom Volk verworfene Neubaustrecke.

Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen, den Bundesrat anzuhalten, die Vor- und Nachteile einer Ausbau- und Begradigungsvariante konkret auf den Tisch zu legen. Ich behaupte ja nicht, dass dies das Ei des Kolumbus sei. Mir scheint aber, wir sind heute nicht in der Lage, in dieser Frage zu entscheiden, da wir nicht wissen, wie es sich mit den von mir aufgeworfenen Fragen verhält.

Kühne, Berichterstatter: Auch ich kann mich zum Rückweisungsantrag von Herrn Wanner kurz fassen. Die Argumentation ist vorher schon geliefert worden. Ich verweise vor allem auch auf die Argumentation im Zusammenhang mit der Kapazitätserhöhung auf der bestehenden Strecke. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist nicht unproblematisch; im Gegenteil, er bringt sehr grosse Eingriffe in bewohntes Siedlungsgebiet, in die Natur und Umwelt.

Es liegt klar auf der Hand, dass wir mit der Volksabstimmung ein gewisses Risiko eingehen. Niemand kann ein Resultat einer Volksabstimmung voraussehen. Wenn Herr Wanner aber sagt, eine akzeptierte Begradigung der bestehenden Strecke sei besser als eine nicht akzeptierte Neubaustrecke, so habe ich sehr grosse Zweifel, ob der Ausbau der bestehenden Strecke bedeutend besser akzeptiert würde als eine Neubaustrecke. Ich bin aber sicher, dass punkto Aufwand und Ertrag die Neubaustrecke bedeutend mehr Vorteile zu bringen vermag. Im übrigen muss ich Sie bitten zu bedenken, dass wir ein Zweikammersystem haben und dass sich ohne weiteres der Ständerat noch einmal über diese Aufgabe beugen kann.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, den Antrag Wanner abzulehnen.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, auch diesen Rückweisungsantrag abzulehnen. Ich habe Ihnen vorhin schon gesagt, dass ein Ausbau der bestehenden Strecke, gerade zwischen Mattstetten und Rothrist, besiedeltes Gebiet weit stärker treffen und weit schlimmere Immissionen zur Folge haben würde als eine Neuanlage. Mit Blick auf die Umweltbilanz insgesamt wäre das sicher nicht zu verantworten. Das wurde sorgfältig geprüft. Die Variante KAP war Gegenstand einer ganz genauen Abklärung. Ich bitte Sie, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Wanner	21 Stimmen
Dagegen	94 Stimmen

Präsident: Zunächst kommen die anderen Antragsteller zu Artikel 1 zu Wort.

Nussbaumer: Ich habe Ihnen für die Detailberatung vorge schlagen, es sei Buchstabe b dahingehend zu ergänzen, dass die neue Linie über Riedtwil zu führen ist. Was hätte das für Konsequenzen?

1. Die Variante Süd-Süd oder eine verbesserte Südvariante, die keine neuen Durchschneidungen bringt, werden dadurch nicht vom Tisch gefegt.

2. Die Jurasüdfusslinie ist für den Knotenpunkt Biel entlang der bestehenden Strecke auszubauen und nicht über Herzogenbuchsee.

Die Kommission ist nicht auf die Variante Süd-Süd eingetreten und hat sie nicht durchberaten, vor allem auch deshalb, weil die SBB übertriebene Kosten aufgerechnet haben. Die inzwischen vorgenommenen Abklärungen haben ergeben, dass der Ausbau der Süd-Süd-Variante und der Jurasüdfusslinie im Kostenrahmen von 1,17 Milliarden Franken liegt, also etwa 190 Millionen über dem Kostenrahmen der Variante Süd plus mit den Zusatzkosten der Juralinie.

Man hat mir wegen dieses Antrages vorgeworfen, ich betriebe St. Florians-Politik. Die Variante Süd-Süd ist kein St. Florians-Vorschlag der Solothurner. Der Ausbau der Linie Olten–Aarau im Rahmen der «Bahn 2000» auf vier Spuren und der bereits vorgezogene Ausbau der Ruttigerlinie brauchen mindestens 15 Hektaren Solothurner Land, etwa halb soviel, wie der Kanton Bern für die Süd-Süd-Variante bereitstellen müsste. Diese Relation könnte das nachbarliche Verhältnis wohl kaum stören.

Le rapporteur de langue française vient de prétendre que la ligne Sud-Sud néglige les intérêts de la Suisse romande. Le développement de la ligne du pied sud du Jura est indispensable pour compléter la variante Sud-Sud. Il faut absolument doubler les tronçons à voie unique et rectifier les sections qui, comme celle de Wangen a. A.–Niederbipp, présentent de nombreuses courbes. De cette manière, on pourra accomplir le trajet Bienne–Zürich en une heure, même en prévoyant trois arrêts. Une revalorisation de cette ligne Genève–Bussigny–Yverdon–Neuchâtel–Bienne–Soleure–Olten est, pour la population de la partie septentrionale de la Suisse romande, nettement plus avantageuse que n'importe quelle autre solution. Elle relie la région non seulement à la Suisse orientale mais aussi au reste de la Suisse romande et au Bas-Valais. Par contre, la variante Sud-Plus détournerait le trafic de la ligne Soleure–Olten en dévalorisant la ligne existante du pied sud de Jura sur ce trajet tout en privant sans nécessité le trajet Herzogenbuchsee–Olten de la variante Sud d'une capacité considérable. Das Drama der Jurasüdfusslinie wird mit der «Bahn 2000», der Annahme der Linie Süd plus, nicht abgeschlossen sein; es wird sich fortsetzen. Die Kollegen Fehr, Aubry und Cavadini kämen beim Direktausbau der Linie Solothurn–Olten zehn Jahre früher zu ihrem Stundentakt von Biel nach Zürich.

Wie wird der Ausbau Süd plus aussehen? Zuerst wird sicher Süd gebaut, der grösseren Kapazität dieser Linie wegen; später kommt die Linie Süd plus nach Solothurn, und zuletzt dann Solothurn–Biel: Erst im Jahre 2005 werden also

die Bieler, die Neuenburger und die Jurasier eine halbe Stunde weniger Zeit brauchen, um nach Zürich zu reisen. Eine solche Abwicklung des Bauvorganges gilt es zu bedenken.

Würde die Jurasüdfusslinie doppelspurig gemacht und für sich ausgebaut, würde man auch die grössere Kapazität erhalten. Es könnte sich nach Inbetriebnahme des ganzen Konzeptes «Bahn 2000» für die Jurasüdfusslinie noch einmal eine schlimme Situation einstellen, indem beim Betrieb eingesehen würde, dass der Flaschenhals zwischen Olten und Herzogenbuchsee ein Problem ist. Das hätte zur Folge, dass die Linie mit geringerer Kapazität – also die Juralinie – aus diesem Konzept herausgenommen werden müsste.

Ich sehe nicht sehr rosig für die Gleichberechtigung der Jura-Kantone, aber ich muss doch Herrn Staatsrat Cavadini sagen: Die «variante sud-sud» ist keine Nullvariante; sie beinhaltet nämlich den Direktausbau der Linie Biel–Olten auf der jetzigen Spur mit Verbesserungen und würde Ihnen vielleicht schon im Jahre 1993 eine bessere Verbindung nach Zürich bringen.

Nachdem ich aber heute gehört habe, dass eine Süd-Variante zu wählen ist und dass auch im Rahmen der Umweltverträglichkeit noch Verschiebungen des Trassees möglich sind, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Hofmann: Ich beantrage Ihnen, den Entscheid über die neue Linie Mattstetten–Rothrist in einem besonderen Bundesbeschluss D vorzulegen. Hinsichtlich der Verbindungsbezeichnung zwischen «Mattstetten und Rothrist» sind auch hier verschiedene Auslegungen (Interpretationen) erfolgt.

Durch Herrn Bundesrat Schlumpf wurde in der Kommission gesagt – ich gehörte dieser Kommission nicht an, aber ich habe das Protokoll konsultiert -: «Mit der Streckenbezeichnung Mattstetten–Rothrist ist in Artikel 1 des Bundesbeschlusses B eindeutig die Variante Süd gemeint. Wenn der Bundesrat dem Parlament die Variante Nord vorgeschlagen hätte, wäre der nordwestliche Punkt mit Aarburg, Oftringen oder Olten angegeben worden. Eine Konkretisierung im Bundesbeschluss ist nötig, damit interessierte Kreise nach der Zustimmung zum Bau der neuen Linie durch das Parlament die Referendumsfrage prüfen können.» Andererseits wurde durch Herrn Leo Weber, der der Kommission angehörte, hier ausdrücklich erklärt, dass die Streckenbezeichnung «Mattstetten–Rothrist» einen weiten Spielraum offen lasse. Was gilt nun eigentlich?

Der Sprechende würde es begrüssen – und mit ihm auch andere –, wenn über diese Variante gesondert abgestimmt werden könnte, weil wir nicht gegen die «Bahn 2000» sind. Denn die «Bahn 2000» beinhaltet neben der Linie Mattstetten–Rothrist vieles andere, für das auch wir uns bejahend aussprechen wollen. Es ist nicht in Ordnung, wenn man uns zwingt, gegen die «Bahn 2000» Stellung zu beziehen, nur weil wir uns mit der vorgelegten Variante Süd plus, gestützt auf die heutige Umweltverträglichkeitsprüfung, nicht einverstanden erklären können.

Jeder Stimmbürger hat einen bundesrechtlich gewährleisteten Anspruch darauf, dass kein Abstimmungsergebnis anerkannt wird, das nicht den freien Willen der Stimmberechtigten zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck bringt. Dieser Grundsatz entspricht einer gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtes.

Von Gesetzes wegen untersteht nur der Bundesbeschluss B über den Bau neuer Linien dem fakultativen Referendum. Wenn ein allfälliger Variantenentscheid nur zusammen mit dem Entscheid zum Konzept «Bahn 2000» einer Volksabstimmung unterworfen werden kann, obwohl bei den Linien-Varianten noch ein Spielraum besteht, dann bedeutet das eine Verletzung des freien Stimmrechtes; denn viele Bürger, auch im Oberaargau, sind für das Konzept «Bahn 2000», lehnen aber die von der Kommission unterbreitete Linien-Variante, so wie sie vorliegt, ab.

Die beiden Beschlüsse müssen deshalb entflochten werden. Jedes andere Vorgehen wäre unserer Meinung nach verfassungswidrig. Ich ersuche Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Ruf-Bern: Nachdem Sie die Rückweisungsanträge, welche die Chance geboten hätten, das gesamte Konzept im Sinne der geäusserten Bedenken zu überprüfen, abgelehnt haben, geht es nun bei der Auflistung der neu zu erstellenden Linien in Artikel 1 um die eigentliche «Wurst» der Vorlage. Ich beantrage Ihnen aus folgenden Gründen, das Teilstück Mattstetten–Rothrist zu streichen:

Wie ich in der Eintretensdebatte bereits ausgeführt habe, bedeutet es unseres Erachtens einen umweltpolitischen Irrsinn ohnegleichen, Hunderte von Hektaren besten Kulturlandes und Waldes einer neuen Super-Schnellbahn zu opfern. Die verlangten Opfer an natürlichen Lebensgrundlagen und deren Gefährdung sind, verglichen mit dem zu erwartenden Nutzen – in einer Zeit, in welcher die Umwelt immer schneller einem Kollaps entgegensteuert – schlichtweg unverantwortbar. Wir sollten einmal daran denken, dass auch künftige Generationen noch in einer einigermaßen lebenswerten Umwelt aufwachsen möchten und ein Recht darauf haben!

Die Vorteile des Konzeptes «Bahn 2000» – mehr Fahrgelegenheiten, Verkürzungen der Gesamtreisezeiten, neue Direktverbindungen, kürzere Wartezeiten, attraktivere Dienstleistungen usw. – lassen sich auch durch Modernisierungen und dem Ausbau der bestehenden Bahnanlagen realisieren – ohne eine landfressende Super-Schnellbahn durch das Mittelland. Entgegen den immer wieder, auch in dieser Debatte gehörten Behauptungen von SBB, Bundesrat und Kommission lässt sich das Konzept «Bahn 2000» mit unbedeutenden Abstrichen auch ohne die umstrittene Neubaustrecke realisieren. Das Konzept stirbt also ohne die neue Linie Mattstetten–Rothrist keineswegs, sondern muss allenfalls etwas redimensioniert werden, wodurch es aber nicht zu eine Flickwerk wird, Herr Bundesrat Schlumpf.

Lassen Sie mich diese Aussage hinsichtlich der Verbindung Bern–Zürich belegen, die ja gemäss Konzept in weniger als einer Stunde zurückgelegt werden muss. Dieses Ziel lässt sich auf der ausgebauten Stammstrecke erreichen. Zu diesem Schluss gelangen unabhängige Fachleute, u. a. gestützt auf Projektunterlagen der SBB – zu diesem Schluss gelangen also auch die SBB selbst –, Projektunterlagen, die allerdings der Öffentlichkeit in höchst fragwürdiger Weise vorenthalten worden sind, um ein falsches Bild zu erwecken.

Es sind folgende Punkte zu beachten: Die heutige Fahrzeit von 73 Minuten auf der Strecke Bern–Zürich wird schon nach der Inbetriebnahme der baureif geplanten sogenannten «Grauholzlinie» von Worblaufen nach Mattstetten nach Angaben der SBB um 4 Minuten gekürzt. Es verbleiben 69 Minuten. Der seitens der SBB im Zusammenhang mit dem Projekt «Bahn 2000» teils erwogene, teils bereits fest eingeplante mehrspurige Ausbau der Teilstrecke Däniken–Rapperswil wird – auch ohne den Einsatz neuartiger Hochleistungslokomotiven – eine Einsparung von weiteren 3 Minuten erbringen. Es verbleiben noch 66 Minuten. Eine weitere Fahrminute an Einsparung ergibt die volle Ausnützung der im Bahnhof Olten möglichen Durchfahrtschwindigkeit. Des weitern wird eine Fahrminute durch eine leichte Erhöhung der zwischen Rapperswil und Zürich–Altstetten heute gefahrenen Spitzengeschwindigkeit erreicht, damit verbleiben noch 64 Minuten.

Die restlichen Minuten können durch bauliche Massnahmen eingespart werden, wie sie seitens der Bundesbahnen bereits heute erwogen werden bzw. geplant oder sogar beschlossen sind:

a. durch den Ausbau der Bahnhofsanlagen in Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal, ferner der Stationen Hindelbank, Lyssach, Wynigen und Riedtswil nach den sich ergebenden neuen bahntechnischen Erfordernissen;

b. durch die Erstellung eines neuen, zweiten Burgdorfer Tunnels auf der Ostseite des heute schon bestehenden Tunnels.

Die Einmündung in die bestehende Strecke kommt etwa 850 m nördlich des bestehenden nördlichen Tunnelportals zu liegen und erfordert keine Inanspruchnahme von Kulturland;

c. durch den Bau eines Umformerwerks (ohne Landbedarf) in Bickigen bei Wynigen, in der Nähe von Burgdorf, auf dem dortigen BKW-Areal, zur Sicherung der Energieversorgung angesichts höheren und noch zunehmenden Verbrauchs. Mit diesen baulichen Massnahmen wird es – zusammen mit dem Einsatz der von den SBB geplanten neuen Hochleistungs-Asynchronlokomotiven – ohne Schwierigkeiten möglich sein, die Gesamtfahrzeit Bern–Olten–Zürich auf weniger als eine Stunde herabzusetzen. Zusätzlich wird die Begradigung einiger Kurven unvermeidlich sein. Der erforderliche Gesamtaufwand erreicht höchstens einen Drittel der Kosten für die Neubaustrecke gemäss der am meisten umweltzerstörenden Variante Süd plus und wird somit unter 400 Millionen Franken bleiben.

Der hier geforderte Ausbau der heutigen Strecke Bern–Olten vermeidet alle Nachteile einer allfälligen Neubaustrecke bezüglich Landschaft, Umweltschutz und Beeinträchtigung der Lebensqualität im allgemeinen. Wir wissen, dass die Bundesbahnen selbst, Herr Generaldirektor Eisenring, schon Studien und Vorarbeiten für einen Ausbau der bestehenden Strecke im Sinne einer abschnittweisen betrieblichen Leistungserhöhung unternommen haben oder noch zu unternehmen gedenken. Weil man aber unbedingt ein Maximum, einen grossen «Jahrhundertwurf», verwirklichen will und dabei weder auf die Umwelt noch auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht nimmt, hat man diese Erkenntnisse bewusst verschwiegen. Sie widerlegen nämlich eindeutig die behauptete, angebliche Notwendigkeit einer Neubaustrecke durch das Mittelland. Durch einen Ausbau der Jura-südfuss-Linie kann im weiteren die Verbindung Westschweiz-Ostschweiz wesentlich verbessert werden.

Zur Kapazitätsfrage auf der Stammstrecke Bern–Olten ist festzuhalten, dass einerseits noch heute eine beträchtliche Kapazitätsreserve auf dieser Linie besteht und dass andererseits der Güterverkehr Richtung Lötschberg, der ohnehin rückläufig ist, über die Jura- und die Jurasüdfuss-Linie umgeleitet werden kann, die – wenn nötig – auszubauen sind, insbesondere die Verbindung Basel–Delsberg (das Problem der fünf SBB-Stellen in Delsberg wird sich sicherlich lösen lassen; Insider wissen, was ich meine!), so dass eine ausgebaute Stammlinie Bern–Olten noch gesteigerte, jedenfalls aber ausreichende Kapazitäten für den Personenverkehr aufweist.

Zudem ist der SBB-Transitgüterverkehr rückläufig. Es stellt sich die Frage – die ich bereits heute morgen gestellt habe –, woher man denn all die Tausende von Transitgütertonnen hernehmen will, die man dereinst – *nota bene* zu teureren Bedingungen als in den Konkurrenzländern Frankreich und Österreich – durch den Lötschberg leiten will?

Beim vorliegenden Antrag gilt es nun, deutlich Farbe zu bekennen. Gerade den Parlamentariern aus dem Kanton Bern ist der grosse Unmut über die geplante Neubaustrecke im Berner Volk bekannt. Man muss dieser Stimmung doch Rechnung tragen – wie da und dort gesagt worden ist –, denn schliesslich stehen in einem Jahr wieder Nationalratswahlen vor der Tür. Das Resultat sind dann mehr oder weniger halbherzige Rückweisungsanträge oder etwa ein Antrag auf Untertunnelung; Anträge, die den Eindruck erwecken sollen, man nehme sich der Sorgen des Volkes an, die aber alle das Uebel nicht grundsätzlich beseitigen, sondern lediglich eine angeblich weniger umweltbelastende Variante als die Variante Süd plus erreichen wollen. Damit ist der Bevölkerung nicht gedient. Deshalb haben wir auch den bekannten Variantenstreit erlebt. Die Berner Regierung sprach sich für die Variante Nord, aber gegen die Variante Süd oder Süd plus aus, die Solothurner Regierung gegen die Variante Nord usw. Man wollte sich gegenseitig den Schwarzen Peter zuspielen. Das war und ist Sankt-Florians-Politik in Reinkultur. Nicht so die grundsätzliche, mehrmals zum Ausdruck gebrachte, umweltpolitisch motivierte Ablehnung einer Neubaustrecke gleich welcher Variante: Unsere Bedenken wären im Falle der Variante Nord im wesentlichen dieselben, obwohl hier massgeblich eine andere Region im Kanton Solothurn betroffen würde.

Geben Sie bitte im Interesse vor allem des Kulturlandschut-

zes den SBB die Gelegenheit, ihre Pläne für den Ausbau der Stammstrecke Bern–Olten aus den Schubladen hervorzu- ziehen, indem Sie meinem Antrag zustimmen. Was nützen die besten Verkehrsverbindungen, wenn die Umwelt, durch die man fährt, dereinst nicht mehr lebenswert sein wird? Ich bitte Sie nochmals, stimmen Sie meinem Antrag zu, sonst könnte Ihnen nämlich das Volk sehr wohl einen Strich durch Ihre Rechnung machen!

M. Butty: Je n'interviens pas dans le débat à propos de la littera b, mais de la littera a.

Je m'exprime à ce sujet, car le cinquième des nouveaux tracés touche le canton de Fribourg: Vauderens–Villars-sur-Glâne.

Nous approuvons RAIL 2000 bien que nous soyons très touchés par les travaux envisagés, parce que nous estimons que ce projet tient compte d'une stratégie globale qui est peut-être la seule encore possible. De plus, il s'inscrit dans un cadre européen.

Je souligne qu'à Strasbourg, j'ai eu l'occasion de remarquer, ainsi que des collègues d'autres pays, les efforts accomplis au niveau européen par notre Ministre des transports, M. Schlumpf, en tant que président en fonction du Comité des ministres des transports. Je tiens à lui rendre hommage pour son attitude qui est très appréciée et qui rend un grand service à notre pays. En outre, les efforts de M. Schlumpf ont certainement contribué à lui faire prendre conscience, ainsi qu'à ses collaborateurs, de la nécessité d'intervenir maintenant.

En effet, pour des réalisations de grande envergure – telles que celles dont nous débattons – il faut un effort de compréhension et de solidarité de toutes les régions concernées. Cependant, cet effort doit être proportionné au but fixé et tenir compte des priorités déterminées dans d'autres domaines comme l'environnement, l'agriculture, le trafic régional, le développement économique, etc.

Ce sont les raisons pour lesquelles je souligne que les 27 kilomètres de nouveau tracé, situés dans le canton de Fribourg, constituent la seule nouvelle ligne ferroviaire en Suisse romande. Cela ne va pas sans poser de problèmes, même si le canton de Fribourg approuve dans leur ensemble les propositions qui seront soumises.

A ce propos, Monsieur le président, je voudrais vous dire combien nous avons apprécié la vision locale qui a été effectuée dans notre région et qui a permis à notre commission de se rendre compte sur place – c'est probablement la seule fois – de la signification concrètement d'un nouveau tracé.

En effet, il faudra investir plus de 350 millions pour gagner neuf minutes. Est-ce exagéré? Je ne le pense pas. RAIL 2000 ne vise pas seulement à accroître la vitesse, mais c'est également une stratégie pour optimiser les temps de déplacement. Rien ne sert d'aller plus vite si c'est pour attendre plus longtemps la correspondance. Cela signifie le maintien de l'horaire cadencé et l'augmentation de l'offre de service. C'est ce que prévoit RAIL 2000 en planifiant des trains toutes les demi-heures.

Voici les quatre questions que j'ai posées lors de la première séance de la commission en février auxquelles il n'a été répondu que partiellement à la fin nos débats.

Tout d'abord, quel était ce nouveau tracé? Il fallait le connaître. Certains disent: «Votons le principe des tracés et nous discuterons ensuite.» Il n'est pas possible d'agir ainsi. Il faut d'abord connaître le tracé et ensuite accepter le principe. C'était la raison de ma question.

Je remercie la direction des Chemins de fer fédéraux qui nous a permis de visionner de manière très précise le futur tracé. Cela était très intéressant, tant pour les membres de la commission qu'à pour les représentants de la région. J'ajoute encore une seule remarque.

Nous avons constaté qu'il y aurait des tranchées de plus de treize mètres de profondeur. Cela constitue tout de même une atteinte importante à l'environnement et à l'agriculture. Par conséquent, nous estimons qu'il ne coûterait guère plus cher, dans ces conditions, de couvrir la voie. D'ailleurs, les

nouveaux plans prévoient que le tiers du tracé environ sera couvert ou en viaduc. Il était donc indispensable que nous nous rendions compte de ce que représentait treize mètres de profondeur. Nous demanderons donc que cette question soit rediscutée. Sinon, il n'y a plus de problème essentiel pour le tracé tel qu'il nous a été présenté.

Deuxième question, quel est l'avenir de l'ancien tracé? Il nous a été répondu que les anciennes voies serviraient probablement au trafic régional et que des discussions seront engagées avec les communes concernées de la région. C'est le cas. Nous verrons si le tracé subsistera, s'il sera remplacé par un service de bus ou éventuellement par d'autres solutions. Evidemment, nous demanderons que les éventuelles voies qui ne seront plus desservies soient restituées à l'agriculture.

Troisième question, quel est le sort des anciennes gares, notamment celle de Romont? Les réponses qui nous ont été fournies sont, à notre avis, satisfaisantes. Evidemment, on ne peut réaliser quelque chose de nouveau sans avoir certains inconvénients. On tiendra compte de l'environnement, par exemple d'hôpitaux tout proches et des zones de développement industriel.

En ce qui concerne la gare de Romont elle-même, puisque le nouveau tracé n'y passe plus – c'est cela la réalité – elle demeurera en l'état pour le trafic marchandises et le trafic voyageurs. Elle sera desservie par ce que l'on appelle maintenant les trains directs B. Je ne connaissais pas cette notion jusqu'à ma participation aux séances de la commission. Les trains directs B ne sont pas des trains «Intercity». D'ailleurs, ceux-ci ne s'arrêtent pas à Romont aujourd'hui déjà. Par conséquent, sur ce plan, on peut dire qu'on a donné satisfaction à cette région dans les grandes lignes. En revanche, la situation demeure encore très délicate, en particulier pour les localités de Chénens, Rosé, Neyruz et Matran. Il faudra donc prévoir l'affectation de cette ancienne ligne et de ces gares.

Nous pensons qu'au moment où une forte propagande est faite en faveur de l'intensification du trafic ferroviaire, il serait dommage de renoncer à desservir, au nom d'une grande ligne qui s'inscrit dans une stratégie globale, des régions qui se développent et où les gens s'y sont installés parce qu'il y avait une gare. L'essentiel pour nous est d'assurer le trafic régional.

Avec le problème de la gare de Fribourg, il est bien évident qu'on ne saurait concevoir la réalisation de RAIL 2000, avec les inconvénients inhérents pour le pays de Fribourg, sans améliorer l'accueil, notamment en gare de Fribourg, au moment où les GFM font une nouvelle gare routière. Nous savons que des contacts sont établis, nous souhaitons que cela puisse se réaliser au plus tôt, en particulier pour l'accueil des voyageurs, pour le trafic marchandises, pour le parking, en collaboration avec la commune. Il semble d'ailleurs que les crédits sont à disposition.

Si j'ai fait cette intervention, c'est parce que je voulais montrer, de manière concrète, ce que représente pour une région le changement du tracé d'une voie ferroviaire, avec des gares qui sont concernées et qui sont peut-être abandonnées. Il faut, dans le cadre de la réalisation de RAIL 2000, non seulement accroître les circulations pour étoffer l'horaire, mais également rendre les prestations accessoires plus attractives.

Quant à nous, nous n'avons pas d'obstacle majeur au projet qui nous est présenté et nous le soutiendrons.

Eng: Gestatten Sie mir als Vertreter des Kantons Solothurn einige Bemerkungen zur Neubaustrecke Olten–Mattstetten. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn liess durch eine ausserparlamentarische Arbeitsgruppe, die zu präsidieren ich die Ehre hatte, die Stellungnahme zum Konzept «Bahn 2000» vorbereiten. In ihren Empfehlungen vom 8. Oktober 1985 stellte die Arbeitsgruppe fest, dass das Konzept «Bahn 2000» den Zielsetzungen Rechnung trägt, die der Kanton Solothurn im Jahre 1983 in seiner Stellungnahme zum damaligen NHT-Projekt postulierte. Es werden namentlich die Forderungen, die Mittelzentren besser zu

bedienen, gute Verbindungen in die ländlichen Regionen zu ermöglichen und die Jurasüdfuss-Linie aufzuwerten, erfüllt. Per saldo ergeben sich beim Konzept «Bahn 2000» für die Regionen Olten und Solothurn markante Verbesserungen durch die Einführung des Halbstundentaktes und durch die Erhöhung der Zahl von umsteigefreien Direktverbindungen. Für Grenchen lässt sich das Angebot ebenfalls stark verbessern, wenn noch einige Retouches im Konzept «Bahn 2000» angebracht werden. Aber auch alle übrigen Bahnhöfe, die im Einzugsgebiet unseres Kantons liegen, namentlich auch die ausserkantonalen Schnellzugstationen von Laufen, Basel und Liestal, profitieren vom besseren Angebot.

Nach eingehenden Untersuchungen ist unsere Arbeitsgruppe im weiteren zum Schluss gekommen, dass sich die Angebotsverbesserungen von «Bahn 2000» nicht ohne Neubaustrecke Mattstetten–Olten realisieren liessen. Eine Beschränkung auf den Ausbau der Gäulinie und der daran anschliessenden Jurasüdfuss-Linie könnte die Zielsetzungen von «Bahn 2000» keineswegs erfüllen. Die Neubaustrecke Mattstetten–Olten bildet eine unverzichtbare Voraussetzung.

Die Arbeitsgruppe hat in ihrem Bericht auch die Varianten Nord und Süd aus raumplanerischer und technischer Sicht verglichen. Der damalige, im Herbst 1985 geltende Planungsstand liess allerdings keine abschliessende Beurteilung zu. Immerhin musste festgestellt werden, dass bei beiden Varianten die Nachteile klar überwogen. So brächte die Variante Nord im Gäu und im Raume Olten nahezu unlösbare Probleme.

Die Variante Süd plus, die von der vorberatenden nationalrätlichen Kommission einstimmig bevorzugt wurde, stellt nun eine optimale Lösung zwischen den technischen Vorteilen der Variante Nord und ihrer raumplanerischen und finanziellen Nachteilen dar. Mit der Variante Süd plus wird Biel als vollwertiger Anschlussknoten im Stundenabstand und mit neuen Direktverbindungen auf der Ost-West-Achse via Jurasüdfuss einbezogen.

Andererseits wird die vor wenigen Jahren neu gebaute Strecke durch das Rutigertal weiterhin benutzt, so dass in diesem Bereiche keine neue Strecke gebaut werden muss. Der Bau der neuen Strecke wird weniger technische Schwierigkeiten mit sich bringen und einen wesentlich geringeren Kostenaufwand erfordern. Durch die Aufwertung der bestehenden Strecke Solothurn–Herzogenbuchsee wird der bisher bestehenden regionalen Opposition gegen eine Aufhebung dieser Linie Rechnung getragen. Die Variante Süd plus bedarf zu ihrer Optimierung allerdings einiger Rahmenbedingungen, so dass keineswegs auf den vorgesehenen Ausbau der Gäubahnlinie und der Jurasüdfusslinie verzichtet oder die in Angriffnahme dieser Arbeiten hinausgeschoben werden kann. Unverzichtbar sind überdies alle technisch möglichen Verbesserungen zur Einschränkung der Immissionen und alle zweckmässigen Massnahmen zugunsten der landwirtschaftlichen Produktion. Schliesslich sind der Halt der Züge Biel–Zürich in Solothurn und Olten und das bisherige Angebot auf der Strecke Olten–Solothurn zu gewährleisten.

Unter diesen Rahmenbedingungen, die im Konzept «Bahn 2000» bereits vorgesehen sind, bitte ich sie, der Kommission zuzustimmen.

M. Berger: Toutes les propositions d'amendement qui nous ont été soumises, afin de modifier un des tronçons, ont certainement des côtés positifs, mais je crains fort qu'elles ne règlent rien et qu'elles n'atteignent pas l'objectif fixé, et surtout qu'elles n'apportent aucune solution au problème de fond.

Il n'y a rien de surprenant à ce que l'opposition à un tronçon ferroviaire soit forte, voire très forte. Nous comprenons l'opposition qui se manifeste notamment dans la zone concernée du tronçon Mattstetten–Rothrist. Nous comprenons l'inquiétude des agriculteurs, de tous ceux qui seront touchés par cette emprise ferroviaire. Pour le paysan, c'est une part importante de son outil de travail qui sera amputée

et des surfaces qui seront perturbées par le sectionnement du territoire.

Si je soutiens le projet du Conseil fédéral, amendé par la commission, c'est qu'il est important et fondamental d'équiper notre réseau ferroviaire d'une infrastructure répondant aux besoins de notre économie et de notre société en général et que l'amputer ou modifier en quoi que ce soit l'un des tronçons réduirait à néant l'objectif final. Il faut savoir aussi que l'agriculture et son environnement sont intéressés et directement concernés, au même titre que les autres secteurs d'activités nationales, par cette réalisation.

Malheureusement, il n'est pas possible de réaliser une telle infrastructure sans un sacrifice. Aussi est-il impératif d'envisager la réalisation de ces nouveaux réseaux en ménageant au maximum les terres agricoles et l'environnement, comme cela a déjà été dit. Je voudrais que l'on me comprenne bien. Ce n'est pas au choix du tracé que je me réfère mais à l'affinement du tracé choisi, consiste à s'efforcer d'effectuer ce tracé dans les meilleures conditions. En effet, tracé pour tracé, pour l'agriculteur, la meilleure terre, vous le savez tous, c'est la sienne, qu'elle se trouve en zone de plaine, de colline, ou de montagne. Choisir d'autres tracés, ce n'est en définitive que reporter les oppositions ailleurs.

Dans cette optique, un dialogue très ouvert avec les responsables locaux – communes, organisations agricoles – et surtout avec les propriétaires touchés, sera de nature à contribuer à mieux intégrer les tracés choisis et à mieux régler les problèmes humains qu'ils engendrent. Un tel souhait peut paraître utopique, banal, allant de soi, mais l'expérience faite dans certaines régions lors de l'implantation des derniers tronçons d'autoroute nous autorise à confirmer le bien-fondé d'une rencontre très ouverte entre partenaires.

C'est dans cet esprit d'écoute réciproque, avec tous les milieux concernés, qu'il sera possible de limiter au maximum les nuisances engendrées par ces nouveaux tracés ferroviaires. Je vous propose donc d'accepter la construction de ces quatre nouveaux projets de lignes, tels que présentés par le Conseil fédéral et amendés par la commission, et de refuser les amendements proposés.

Nussbaumer: Obschon Sie meinen Antrag auf Teilung der Vorlage verworfen haben, bitte ich Sie, dem Antrag von Herrn Hofmann zur Aufteilung der Vorlage in der Detailberatung zuzustimmen. Die SBB lebt auch vom Ansehen, das sie bei ihren Benützern geniesst. Hat sie ein Interesse daran, alle SBB-Freunde in der Region zwischen Olten und Bern zu zwingen, gegen das Projekt «Bahn 2000» zu stimmen, weil sie nicht mit der Linienführung einverstanden sind? Sie haben heute die Antwort des Bundesrates auf meinen Teilungsantrag gehört. Ich wollte ja an der Position A des Bundesbeschlusses festhalten. Die Bedenken des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes wurden leider in diesem Rat beim Beschluss nicht berücksichtigt.

Als Nichtjurist muss ich immer wieder staunen, welch unexakte Wissenschaft die Jurisprudenz ist. Wenn wir ein gut begründetes Exposé der höchsten Instanz hier im Bundeshaus, des EJPD, haben, dann finden sich Juristen, die das ohne weiteres übergehen können. Aber wehe wenn einmal ein Nichtjurist einen solchen Sündenfall begeht, dann wird er an die Kandare genommen.

Ich bitte sie, dem Antrag Hofmann zuzustimmen.

Kühne, Berichterstatter: Zuerst zu den Bemerkungen von Herrn Butty: Die Kommission ist am 25. August im Kanton Freiburg gewesen und hat die Strecke besichtigt. Dabei waren Herr Regierungspräsident Freymond, die HH Regierungsräte Morel und Massy sowie der Gemeindepräsident von Romont, Herr Schmutz, anwesend. Herr Regierungspräsident Freymond hat mir ausdrücklich bestätigt, dass er mit dem Stand der Planung sehr zufrieden sei, dass es noch Detailfragen zu lösen gebe, und er hat sich optimistisch gegeben, dass sich hier eine einvernehmliche Lösung anbahne.

Zum Antrag von Herrn Ruf-Bern: Es ist das gleiche Problem, das wir auch schon gehabt haben. Es geht vor allem wieder um die Strecke Mattstetten–Rothrist. Herr Ruf-Bern will auf die Neubaustrecke hier verzichten, er hat verschiedene Fahrplanberechnungen vorgenommen und ist dann auf 59 Minuten gekommen. Ich muss ihnen den Tip geben: Sie müssen ihre Planungsarbeiten noch etwas weiterführen, bei «Bahn 2000» nützt es nämlich erst etwas, wenn man bei 55 Minuten angelangt ist. In einer Minute steigen Sie nicht um.

Ich habe ihnen noch einen weiteren Tip: Ohne eine Begrädnung und eine leistungsfähige Linie auf dieser Strecke müsste ich nämlich auch den Titel ändern. Das wäre nicht mehr das Konzept «Bahn 2000», das im Jahre 2000 noch modern sein soll, und zwar vor allem deshalb, weil die bisherige Linie sehr oft Streckenabschnitte aufweist, die mit 80 Stundenkilometern durchfahren werden müssten und die heute, infolge von Kapazitätsengpässen, nicht einmal mit diesem Tempo ausgenützt werden können. Ich habe ihnen schon angedeutet, dass ich das selber auf dem Stand der Lokomotive mitverfolgen konnte.

Sie reden mehrmals von Hunderten von Hektaren Kulturland und kommen dann auf die Strecke Rothrist–Mattstetten zu sprechen. Es geht nicht um Hunderte von Hektaren von Kulturland. Es geht um 92 Hektaren Kulturland und Wald zusammen. Auch das ist eine respektable Zahl, zugegeben. Herr Hofmann will den Bundesbeschluss über die neue Linie Mattstetten–Rothrist in einen separaten Beschluss und die anderen drei Neubaustrecken gemeinsam in einen Beschluss kleiden. Ich bin nun nicht Jurist, aber ich habe auch ein Rechtsempfinden, und ich muss ihnen sagen, Herr Hofmann, wenn Sie schon aufteilen wollen, dann müssen sie entweder einen Bundesbeschluss für alle vier Neubaustrecken oder dann vier gesonderte Bundesbeschlüsse für jede Neubaustrecke vorlegen. Dann wäre es eine rechtsgleiche Behandlung.

Die Kommission schlägt ihnen vor, das ganze Konzept in einen Bundesbeschluss zu kleiden, und ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: Très rapidement, pour répondre à M. Butty, la commission s'est rendue dans le canton de Fribourg avec les conseillers d'Etat Gremaud, Morel et Masset, de même que le syndic de la commune de Romont, M. Schmutz. Nous avons parcouru la ligne en flèche rouge, nous avons pu voir les améliorations que les ingénieurs ont pu apporter de façon que le moins de terrain soit pris sur le pays fribourgeois. Je remercie Monsieur Butty d'être bien intervenu à ce sujet là.

Concernant M. Ruf, il est difficile d'établir un détail sur une ligne que l'on a décidé maintenant de choisir. Vous savez que sur le parcours que nous propose M. Ruf, on ne pourrait rouler qu'à 80 kilomètres à l'heure, ce qui ne serait pas normal et on n'atteindrait pas ainsi les 55 à 60 minutes prévues pour aller de Berne à Zurich. D'autre part, il a parlé de centaines d'hectares. Il ne s'agit pas de centaines d'hectares mais de 92 hectares en tout avec les bois, les prés, etc. Quant à M. Hofmann, il voudrait séparer Mattstetten–Rothrist, faire un arrêté spécial pour cette partie de territoire. Il faudrait alors le faire pour les quatre tronçons afin qu'ils soient tous les quatre traités de la même façon.

Je vous prie, par conséquent, au nom de la commission de renoncer à suivre MM. Ruf et Hofmann.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Nationalrat Butty für seine freundlichen Worte. Gerade am Beispiel «Europäischer Verkehr» zeigt sich die Bedeutung unserer Partizipation im Europarat. Die Tätigkeit unserer Delegation im Europarat gerade im Verkehrsbereich ist für unser Land ausserordentlich nützlich. Ich danke ebenfalls für das Verständnis, welches der Kanton Freiburg für die Strecke A an den Tag gelegt hat. Ich kann Nationalrat Butty versichern, dass wir nicht nur hier, sondern überall, wo wir Neubaustrecken errichten, Altes nicht abbauen werden; es geht vielmehr darum, zu ergänzen, zu erweitern und zu verstärken. Im

Rahmen des Möglichen soll allen diesen Anliegen Rechnung getragen werden.

Nationalrat Ruf-Bern: Nicht der Zeitfaktor ist die bestimmende Grösse für die Auswahl zwischen den Alternativen, sondern das Angebot insgesamt. Da spielt zugegebenermassen der Faktor Zeit schon eine Rolle; etwas anderes ist aber auch von grosser Bedeutung, nämlich die Möglichkeit, neue Technologien beim Rollmaterial einzusetzen. Bleiben wir auf alten Trassees, werden wir nie – auch wenn wir sie begradigen und erneuern können – in die Lage versetzt, neue Technologien beim Rollmaterial durchgehend im Netz (also zwischen Genf–St. Gallen, Basel–Chiasso) einzusetzen. Damit kann Attraktivität nicht gewonnen werden, wo das im Zuge der weiteren Entwicklung möglich wäre. Es geht ferner auch um die Kapazität im Gesamtsystem, nicht nur auf der Strecke Bern–Olten.

Ich begreife nicht, dass man unter dem Titel «Umwelt» meint, ein massiver Ausbau der Leistungsfähigkeit bestehender Strecken – die von der seinerzeitigen Optik her durch Gemeinden, Dörfer und Städte oder unmittelbar am Rand davon vorbeiführen – sei umweltmässig günstiger. Denken Sie daran, wie Siedlungsgebiete, Lebens- und Arbeitsräume davon betroffen werden! Es ist kein Geheimnis, Herr Ruf, dass man bei den SBB Studien über solche Möglichkeiten betrieben hat. Das war nicht mehr als deren Pflicht und Schuldigkeit. Wir mussten doch seriöse Entscheidungsgrundlagen haben, um zu prüfen, ob Neubaustrecken so viele Vorteile gegenüber dem Ausbau bestehender Strecken mit sich bringen, dass sich dieser Mehraufwand lohnt. Diese Studien stehen zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Nationalrat Hofmann, Streichung, Herausnehmen und Selbständigung von Mattstetten–Rothrist in einem Bundesbeschluss: Das bringt für «Bahn 2000» nichts. Abgesehen von der Frage einer übergeordneten Gerechtigkeit, wie sie Kommissionspräsident Kühne erwähnte, müsste man das allenfalls für alle vier Strecken machen. Ohne diese vier Neubaustrecken können wir «Bahn 2000» einfach nicht realisieren. Bei diesen vier Neubaustrecken spielt die Verstärkung Bern–Olten aus den bereits dargelegten Gründen (nicht zuletzt, damit wir den im Gange befindlichen Ausbau Lötschberg–Simplon bereits in wenigen Jahren nutzen können) eine ganz zentrale Rolle. Man kann sagen: das hat Rückgratfunktion.

Ich wende mich jetzt ebenfalls an Herrn Nussbaumer: Wir wollen die SBB-Freunde nicht zu etwas zwingen. Wir hoffen einfach, dass sie Freunde der SBB bleiben, auch wenn sie beim Referendum allenfalls Nein stimmen; dass sie den Entscheid der Mehrheit akzeptieren und überhaupt Freunde unserer Bahnen bleiben. Es geht hier um eine konsequente Stellungnahme: Wer «Bahn 2000» wirklich realisieren will, muss auch die Neubaustrecken möglich machen.

Stellen wir folgende Hypothese auf: Nehmen wir an, wir separieren die Strecke Mattstetten–Rothrist und schaffen einen Bundesbeschluss D, welcher anlässlich der Volksabstimmung verworfen wird. Was käme nachher? Wir müssten wieder eine andere Variante vorlegen, denn wir können nicht auf eine solche Verstärkung verzichten. Dann kommen wir wieder ins Parlament! wieder Referendum! Wieder Volksabstimmung! Und wenn diese Übung nach vielen weiteren Jahren nochmals im Sande verlaufen ist: Was dann?

Dann müssten wir schliesslich, wie es Herr Ruf vorschlägt, die alten Trassees ausbauen. Was hätten wir dann geschaffen? Wir müssten den Titel «Bahn 2000» ehrlicherweise fallen lassen. Wir hätten nichts anderes als alten Wein in neuen Schläuchen; wir können auf den Trassees des letzten Jahrhunderts keine «Bahn 2000» realisieren.

Sosehr ich Verständnis für die referendumpolitische Belastung habe: es bleibt dem Souverän nicht erspart, eine konsequente Stellungnahme abzugeben. Entweder für «Bahn 2000», für die Neubaustrecken zu stimmen oder dann eben Nein zu sagen. Ich vertraue dem Souverän. Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Ruf-Bern

3 Stimmen

Für den Antrag Hofmann

60 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Hofmann

14 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

118 Stimmen

Art. 1 Abs. 2 (neu)

Antrag Meyer-Bern

Wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet und es technisch möglich ist, sollen die neuen Linien in Tunnels geführt werden.

Art. 1 al. 2 (nouveau)

Proposition Meyer-Berne

Lorsque la protection de l'homme et la sauvegarde du paysage le commandent et qu'aucun obstacle d'ordre technique ne s'y oppose, les nouveaux tracés devront emprunter des tunnels.

Meyer-Bern: Ich beantrage Ihnen, Artikel 1 mit Absatz 2 wie folgt zu ergänzen: «Wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet und dies technisch möglich ist, sollen die neuen Linien in Tunnels geführt werden.»

Ich habe Ihnen bereits am Morgen gesagt, dass ich für die «Bahn 2000» bin und dass ich auch bereit sei, eine Variante, nämlich diejenige, welche dieser Rat beschliesst, zu akzeptieren. Ich bin aber nicht bereit, zuzulassen, dass die gleichen Fehler gemacht werden, wie sie beispielsweise beim Nationalstrassenbau, aber auch bei anderen Werken von nationaler Bedeutung, gemacht wurden.

Lassen Sie mich Ihnen dies erklären und darstellen: Die längste der sogenannten neuen Strecken, die Strecke Mattstetten–Rothrist, entspricht in etwa dem Durchmesser einer europäischen grossstädtischen Agglomeration. Wir müssen deshalb in bezug auf derartige Neuanlagen einer Bahnlinie in der heutigen Umweltsituation grundsätzlich – ich möchte das unterstreichen – umdenken. Wie in grossstädtischen Agglomerationsgebieten müssen derartige Transportsysteme unter Tag oder wenigstens weitgehend unter Tag geführt werden. Sie werden nun einwenden, im Gegensatz zu Paris und London hätten wir im Bereich dieser Linienführung noch freie Felder und Wälder. Eben nicht! Im Gegensatz zu Frankreich und England verfügen wir nicht über genügend Reserven, um unsere Nahrungsproduktion sicherzustellen, eine angemessene industrielle und gewerbliche Entwicklung zu gewährleisten, den Bau von Wohnungen zu meistern und gleichzeitig auch noch über die nötigen Erholungsgebiete zu verfügen.

Ich bin bereit, für vermehrte Bahnmobilität einzustehen, aber nicht mehr auf Kosten der Menschen und auf Kosten der Landschaft. Es ist kaum ein Jahr ins Land gezogen, seit wir in diesem Saal in einer Sondersession dem Waldsterben den Kampf angesagt haben. Plötzlich sind wir nun bereit, ein Bahnsystem zuzulassen, das sich seine Schneisen durch eben diesen vielbeschworenen Wald frisst. Seit einem knappen Jahr ringen wir um die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen und versuchen diese in mühsamen Grabenkämpfen in den Gemeinden durchzusetzen. Doch plötzlich sind wir nun bereit, Aecker und Matten zu zerteilen und ein Transportsystem zuzulassen, das sich seinen Weg durch Aecker und Matten frisst.

Jetzt ist wohl der Moment gekommen, wo wir unsere Umwelt ganz einfach nicht noch mehr belasten dürfen. Ich unterbreite Ihnen deshalb den Antrag, dass überall dort, wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebietet, die neuen Linien unter die Erdoberfläche verlegt werden sollen, sofern dies technisch irgendwie machbar ist.

Ich bin dafür – ich habe das bereits heute morgen gesagt –, dass man diesen Menschen und diesen Gegenden, diesen Gemeinden nicht länger zumuten darf, für jede Massnahme, für jeden Tunnel ein Aktionskomitee auf die Beine zu stellen.

Ich meine ganz einfach, dass Mensch und Natur bei einem derartigen Werk – das ich grundsätzlich begrüsse und zu dem ich auch stehe – einen Rechtsanspruch auf Schutz haben sollen.

Natürlich kann man technische Einwände vorbringen. Wo die untertunnelte Bahn ein Tal durchquert, ist es für mich selbstverständlich, dass der Tunnel nicht im Syphonsystem unter dem Talboden durchgeführt werden kann. Wo sich schwierige, unüberwindbare hydrologische Verhältnisse bieten – ich denke da gerade an die Grundwassersituation –, wird man nach Lösungen suchen müssen. Ein allfällig grösserer Energieaufwand zufolge der aerodynamischen Probleme – auch das könnte ein Einwand sein – müsste im Verhältnis zur ökologischen Gesamtsituation gesehen werden.

Ich zitiere Ihnen aus der «Berner Zeitung» vom 7. Oktober, wo im Zusammenhang mit dem TVG steht: «Auf Streckenabschnitten, wo der TGV-Atlantic kurz nach Verlassen seines Pariser Ausgangspunktes bereits mit einer Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern unterirdisch fährt, ist das Anlegen von einer Tunnelröhre je Spur notwendig.» Auch bei hoher Geschwindigkeit ist dies also möglich.

Weiter: Zum Einwand der zunehmenden «Aussichtslosigkeit» der neuen Zuggeneration meint der deutsche Bundesbahningenieur Erich Fein: «Unsere schnellen Züge dienen weniger dem reinen Tourismus, sondern mehr dem Geschäftsverkehr.» Hier spielt also das Aussichtserlebnis, ähnlich wie beim Fliegen, eine untergeordnete Rolle. Der Touristikverkehr der Bahn dürfte sich künftig eher auf den traditionellen, langsameren Schienen des vorigen Jahrhunderts abwickeln.

Kommen Sie mir auch nicht mit dem Einwand der Kosten. Wir debattieren hier über ein Jahrhundertwerk. Wir haben beim Autobahnbau gesehen, dass die billigsten Lösungen – ich denke an die Kunstbauten der N 2 – oft die teuersten wurden.

Die Schweiz ist eines der reichsten Länder der Welt – reich an Geld –, aber wir sind knapp, verdammt knapp geworden an Wiesen, an Aeckern, an Matten, Bächen, Wäldern, gesunder Luft und ruhigen Plätzen. Darum muss es jetzt gehen und nicht um die Frage, ob die «Bahn 2000» letztlich einige Millionen mehr kostet.

Wieviel Mobilität braucht der Mensch? Diese Frage habe ich heute morgen gestellt? Ich weiss es auch nicht, ich weiss nur, dass wir zu unserer Natur und Landschaft Sorge tragen müssen und dass hier bald nichts mehr geht.

Ich bitte Sie deshalb, insbesondere im Interesse dieser Regionen, meinem Antrag zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, den Antrag von Nationalrat Meyer-Bern abzulehnen – nicht, weil wir nicht beabsichtigen würden, dort, wo es die Umstände als geboten erscheinen lassen und auch die Möglichkeit gegeben ist, Tunnels zu errichten; aber einfach zu verlangen, wie der Antrag lautet, dass überall dort, wo der Schutz von Mensch und Landschaft es gebieten und wo es technisch möglich ist, Tunnels zu errichten – Weshalb überhaupt immer nur Tunnels? Es kann Tieferlegungen oder Ueberdeckungen geben, die dem Zweck viel eher gerecht werden als ein Tunnel. Es kann auch andere Massnahmen geben, beispielsweise Landumlegungen, Aufforstungen usw.

Der Tunnel ist eine Möglichkeit, die Umwelt zu schonen, aber bei weitem nicht die einzige. Herr Meyer, es geht mir wirklich nicht um mehr oder weniger Kosten. Ich glaube, wir haben das in anderem Zusammenhang bewiesen. Wir haben in letzter Zeit aus eigenem Antrieb und ohne Rücksicht auf bedeutende Mehrkosten den Ersatz von Tagbauwerken mit allerhand Kunstbauten durch einen grosszügigen Tunnel vorgeschlagen, weil es dort die technisch vernünftigste und einzig gangbare Lösung ist. Also darum geht es nicht, aber Sie haben einige Gesichtspunkte selbst erwähnt: die Geologie; die Gefällsverhältnisse – die dürfen Sie bei einer Neuanlage, die immerhin auf 200 km/h trassiert wird, nicht vergessen –; den Energieverbrauch bei diesem grossen Luftwiderstand im Tunnel, den Sie erwähnt haben; und den Benutzer-

komfort würde ich ebenso wenig vernachlässigen. Der Benutzerkomfort wird ohne Zweifel durch viele und lange Tunnels wesentlich reduziert. Wenn Sie im Bundesbeschluss einfach die umweltgünstigste Lösung postulieren wollten – darunter können durchaus Tunnelanlagen verstanden werden und sie können im konkreten Fall das Beste sein –, dann müsste man eine generelle Norm einbauen, dass technische Lösungen getroffen werden, die den Menschen und der Umwelt möglichst Rechnung tragen. Aber wir wissen, was das bedeuten würde, das wäre eine rein appellatorische Norm.

Ich habe es heute schon gesagt, und ich möchte es hier wiederholen: Wir werden die Ausführungsprojektierung mit aller möglichen Rücksicht auf Land, Landschaft, Umwelt und Mensch gestalten. Das ist unsere Pflicht. Sie haben ja auch Sicherheitsventile in der Hand. Die UVP, zweite und dritte Stufe, muss ja nach diesen Vorschriften gemacht werden. Da kann durchaus auch dazugehören, dass man zu einer Tunnellierung verpflichtet wird. Dann kommt das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren. Auch dort kommen die Behörden, die Regierungen und die Betroffenen wieder zum Zug und können derartige Begehren stellen. Also hier in diesen Artikel 1 Absatz 2 eine Appellnorm einzubauen, scheint mir nicht richtig zu sein. Es ist auch nicht nötig. Es ändert an unserer Verpflichtung gar nichts, aber insbesondere wäre nur die Tunnellierungsnorm viel zu einseitig.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Meyer-Bern	43 Stimmen
Dagegen	56 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bundesrat genehmigt

Abs. 2

Der Bundesrat orientiert die eidgenössischen Räte mit dem Geschäftsbericht über den Stand der Verwirklichung des Konzeptes.

Antrag Rebeaud

.... bestimmt den zeitlichen Ablauf. Für das Teilstück Mattstetten–Rothrist legt er im Einvernehmen mit den interessierten Kantonen und nach einer detaillierten Vergleichsstudie der vorhandenen Varianten unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt die definitive Streckenführung fest.

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

Le Conseil fédéral

Al. 2

Dans son rapport de gestion, il renseigne le Parlement sur l'état de réalisation du projet.

Proposition Rebeaud

.... détermine leur calendrier. Pour le tronçon Mattstetten–Rothrist, il déterminera le tracé définitif, en accord avec les cantons intéressés, et après une étude comparative détaillée des variantes en présence et de leur impact sur l'environnement.

M. Rebeaud: Etant donné le verdict très net par lequel vous vous êtes prononcés sur les diverses propositions de renvoi, étant donné aussi les assurances qui ont été données, quant à la protection des sites par M. Schlumpf, et en espérant que le gouvernement bernois saura prendre langue avec ceux de ses administrés qui ont peur du chemin de fer, étant donné, enfin, l'heure avancée et le temps qui a été pris pour ce débat, je retire ma proposition.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Art. 3*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000».

Art. 3*Proposition de la commission**Al. 1*

Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Il a effet jusqu'à la fin de la réalisation du projet RAIL 2000.

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes	100 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

**C. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes BAHN 2000, Teil SBB
Arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet RAIL 2000, partie CFF**

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Le président: Le Conseil fédéral est d'accord avec la proposition de la commission.

*Detailberatung – Discussion par articles***Art. 1***Antrag der Kommission**Abs. 1*

.... Umfang von 5,4 Milliarden Franken, Projektierungs- und Kostenstand 1985, einzugehen.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1*

.... s'élevant à 5,4 milliards de francs au titre des investissements pour l'infrastructure (projets et coûts: état en 1985).

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Kühne, Berichterstatter: Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass die Kommission die Fassung geändert hat und vom «Projektierungs- und Kostenstand 1985» spricht. Das besagt, dass Projektänderungen dem Kostenstand jeweils anzupassen sind und dass die Teuerung bis zum Jahr 2000, bis zur Realisierung, aufgerechnet werden muss. Vor allem in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre wird ja das Realisierungsschwergewicht liegen. Ich möchte Sie ausdrücklich darauf aufmerksam machen.

*Angenommen – Adopté***Art. 1a***Antrag der Kommission*

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten periodisch, jeweils zusammen mit dem Voranschlag der SBB, eine mehrjährige Investitions- und Finanzplanung über

die schrittweise Verwirklichung des Konzeptes zur Kenntnisnahme.

Antrag Cavadini

Ab 1987 unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten jährlich, jeweils zusammen mit dem Voranschlag der SBB, eine mehrjährige Investitions- und Finanzierungsplanung über die schrittweise Verwirklichung des Konzeptes zur Kenntnisnahme.

Antrag Fetz

.... Verwirklichung des Konzeptes sowie Evaluation dieser Verwirklichung zur Kenntnisnahme.

Art. 1a*Proposition de la commission*

Le Conseil fédéral soumet périodiquement à l'attention des Chambres fédérales, en même temps que le budget des CFF, une planification pluriannuelle des investissements et des finances relative à la réalisation progressive du projet.

Proposition Cavadini

Dés 1987, le Conseil fédéral soumet annuellement à l'attention des Chambres fédérales, en même temps que le budget des CFF, une planification pluriannuelle des investissements et du financement relative à la réalisation progressive du projet.

Proposition Fetz

.... à la réalisation progressive du projet ainsi que l'évaluation desdits travaux.

Frau Fetz: Zur Begründung meines Antrages: Die «Bahn 2000» soll ja dazu beitragen, in verkehrspolitischer Sicht neue Wege zu gehen. Die Menschen sollen dazu gebracht werden, umzusteigen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Der TGV von Paris nach Genf hat z. B. gezeigt, dass das passieren kann. Die Menschen sind nicht mehr geflogen, sondern haben die Bahn genommen, weil sie von Zentrum zu Zentrum weniger Zeit gebraucht haben, als wenn sie noch einchecken mussten. In einer zweiten Runde waren es dann die Strassenbenutzer, die umgestiegen sind. Auch das Umweltschutzabonnement in Basel hat Umsteigeaktivitäten bewirkt. Es gibt heute eine umfangreiche Untersuchung, die diese Bewegungen detailliert aufzeigt.

Uns geht es nun darum, wenn wir schon ein so grosses Projekt machen, das um die Jahrhundertwende fertig sein soll, dass es doch die Gelegenheit bietet, endlich einmal Untersuchungen und Analysen anstellen zu können über das Verhalten der Leute, wann sie umsteigen, wie sie umsteigen, unter welchen Bedingungen sie umsteigen.

Solche Untersuchungen und Studien brauchen wir im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» – daher unser Antrag. Wir brauchen sie auch, um die notwendigen lenkenden Massnahmen ergreifen zu können und um zu wissen, welche Massnahmen wir neben Tarifierleichterungen usw. noch ergreifen müssen, um wirklich dazu zu kommen, dass die Leute in diesem Land die Bahn, das öffentliche Verkehrsmittel benutzen.

In diesem Sinne bitte ich sie, unseren Antrag zu unterstützen.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Eine Evaluation der Verwirklichung, also quasi eine Erfolgskontrolle, kann erst nach bestimmten Realisierungsschritten zuverlässig gemacht werden.

Marktanalysen und damit auch Untersuchungen über den Verlauf der Benützung verschiedener Verkehrsträger machen wir ohnehin, um auch das Angebot darauf ausrichten zu können. Eine spezielle Ausrichtung auf die Frage, was die «Bahn 2000» beim jeweiligen Realisierungsstand z. B. für einen Umsteigeeffekt erzielt, würde Aufwendungen bedeuten, die zweifellos nicht das Resultat bringen könnten, das sie rechtfertigen würde, es bliebe zu unbestimmt. Ich halte es für falsch, uns zu verpflichten, periodisch auch

darüber ab ovo Bericht zu erstatten. Wenn Sie den Antrag von Herrn Cavadini zu Artikel 1a annehmen, würde das heissen, jährlich müsste darüber Bericht erstattet werden. Marktanalysen machen wir bei den SBB ohnehin, ebenso eine Erfolgskontrolle in Perioden der «Bahn 2000», übrigens auch bei den beschlossenen tarifarischen Massnahmen. Ich bitte Sie deshalb, diesen Ergänzungsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fetz	9 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

M. Cavadini: La question du financement de RAIL 2000 est revenue devant notre Chambre à de nombreuses reprises, et pour cause. Il est évident que nous ne pouvons pas nous contenter de l'affirmation du Conseil fédéral selon laquelle la situation financière de la Confédération se dégraderait «à vue d'oeil».

La commission a fait un premier pas dans la bonne direction et nous lui en savons gré. De nombreuses questions se posent, nous devons apporter quelques réponses. Notre amendement a trois objectifs. Premièrement, nous voulons que l'article 1a, soit applicable dès 1987 pour le budget CFF 1988. Deuxièmement, nous demandons que la planification financière soit non périodique, mais annuelle et qu'elle soit ainsi présentée chaque année aux Chambres fédérales. Troisièmement, nous demandons que cette planification ne porte pas seulement sur les dépenses, mais sur le financement. De cette manière, nous aurons en principe l'assurance que RAIL 2000 peut être réalisé sans que la situation financière de la Confédération en soit profondément affectée.

Voilà pourquoi nous vous demandons de substituer à «periodisch» la notion de «jährlich».

Kühne, Berichterstatter: Ich glaube nicht, dass ich im Namen der Kommission dem Antrag Cavadini opponieren muss. Auch wir setzen einen Zeitrahmen, nämlich: periodisch. Jährlich – so würde ich sagen – ist auch periodisch. Ich bitte Sie, dem Antrag Cavadini zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Es ist eine Frage des Aufwandes, den man in Kauf nehmen will. Wenn Sie ab Budget 88 – für nächstes Jahr wäre es nicht mehr möglich – jährlich solche Unterlagen wollen, werden wir sie erstellen. Vielleicht verzichten Sie nach einigen Jahren, weil es zu wenig bringt. Ich opponiere dem Antrag von Herrn Cavadini nicht.

Präsident: Die Kommission beantragt, dem Antrag von Herrn Cavadini zuzustimmen. Wird ein anderer Antrag aus der Mitte des Rates gestellt?

Fierz: Ich beantrage Ablehnung. So wird nur wieder viel Papier produziert.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Cavadini	57 Stimmen
Dagegen	38 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Dieser Beschluss tritt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» in Kraft.

Art. 3

Proposition de la commission

Cet arrêté entre en vigueur en même temps que l'arrêté concernant RAIL 2000.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	107 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Eventualantrag Hofmann

(falls die Rückweisungsanträge abgelehnt werden)

D. Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Linie Mattstetten–Rothrist der Schweizerischen Bundesbahnen (neu)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 2 und 7 Buchstabe f des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen, nach Einsicht in den Bericht über das Konzept BAHN 2000 und eine Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1985 (BBI 1986 I, 193), beschliesst:

Art. 1

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wird durch die Linie Mattstetten–Rothrist erweitert.

Art. 2

Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.

Art. 3

1. Dieser Beschluss untersteht aufgrund von Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen dem fakultativen Referendum.

2. Er wird wirksam mit dem Ablauf der Referendumsfrist, wenn kein Referendum zustandekommt, oder mit der Annahme an der Volksabstimmung.

Proposition subsidiaire Hofmann

(au cas où les propositions de renvoi seraient rejetées)

D. Arrêté fédéral sur la construction d'une nouvelle ligne des Chemins de fer fédéraux de Mattstetten à Rothrist (nouveau)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 2 et 7, lettre f, de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport sur le projet RAIL 2000; vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985 (FF 1986 I, 181), arrête:

Art. 1

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par une nouvelle ligne de Mattstetten à Rothrist.

Art. 2

Le Conseil fédéral approuve les étapes des travaux et détermine leur calendrier.

Art. 3

1. Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en vertu de l'article 2 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

2. Il entre en vigueur à l'expiration du délai référendaire si aucun référendum n'aboutit, ou lors de son acceptation en votation populaire.

Präsident: Der Antrag Hofmann auf einen Bundesbeschluss D ist hinfällig geworden.

**Motion der Kommission des Nationalrates
Alpenbahntransversale**

Der Bundesrat wird eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpenbahntransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie so aufzuarbeiten, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» gefällt werden kann.

**Motion de la commission du Conseil national
Ligne ferroviaire à travers les Alpes**

Le Conseil fédéral est invité à préparer le projet d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, en y incluant la variante Y et en tenant compte des possibilités de développement de la ligne du Simplon, pour permettre de prendre une décision de construire à la suite de l'adoption par le Parlement du projet RAIL 2000.

Kühne, Berichterstatter: Mit 21 zu 5 Stimmen beantragt Ihnen die vorberatende Kommission, die Motion zur Alpenbahntransversale zu überweisen. Die Begründung habe ich Ihnen beim Eintreten gegeben.

M. Massy, rapporteur: La commission vous propose d'accepter sa motion par 21 voix contre 5. C'est pratiquement la même que celle du Conseil des Etats.

Bundesrat **Schlumpf**: Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Ständerat Cavelti – seine parlamentarische Initiative war ja der Ausgangspunkt dieser Motion – hat sich mit einer von mir erbetenen Ergänzung einverstanden erklärt: In die Zeitbestimmung im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der «Bahn 2000» muss ein mögliches Referendum gegen diese miteinbezogen werden. Es wäre wenig sinnvoll, wenn Sie sich hier, bevor wir wissen, ob das Volk eine «Bahn 2000» ablehnt, bereits mit einer neuen Eisenbahnpenttransversale zu beschäftigen hätten. Bei einer Ablehnung müssen wir die Transversale anders konzipieren.

Herr Cotti war der Antragsteller dieser Motion, er ist offenbar auch mit dieser Interpretation einverstanden.

Der Bundesrat ist bereit, die Motion in diesem Sinne entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

*Schluss der Sitzung um 18.15 Uhr
La séance est levée à 18 h 15*

"Bahn 2000". Konzept

"Rail 2000". Projet

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.074
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1986 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1426-1443
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 662

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.