

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Mittwoch, 13. März 1991, Nachmittag
 Mercredi 13 mars 1991, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.040

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 427 hiavor – Voir page 427 ci-devant

Art. 2bis (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung ist im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen.

Abs. 2 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

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

Auf den zusätzlichen Ausbau des Transitstrassennetzes – namentlich am Gotthard und San Bernardino – ist zu verzichten.

Antrag Luder

Abs. 1

.... Realisierung der Werke mit ihren Zufahrtsstrecken angemessen zu entsprechen.

Antrag Ruf

Abs. 1

..... nach schonender Linienführung der Transitachsen und der Zufahrtsstrecken ist im Rahmen

Art. 2bis (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1

Les intérêts des cantons concernés (tracé ménageant l'environnement) seront sauvegardés de manière appropriée dans le cadre de la planification et de la réalisation des ouvrages.

Al. 2 (nouveau)

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

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

Il y a lieu de renoncer à une nouvelle extension du réseau des routes de transit, notamment au Saint-Gothard et au San Bernardino.

Proposition Luder

Al. 1

.... et de la réalisation des ouvrages compte tenu de leurs voies d'accès.

Proposition Ruf

Al. 1

Les intérêts des cantons concernés (tracé des axes de transit et des voies d'accès ménageant l'environnement) seront sauvegardés

Frau **Ulrich**, Sprecherin der Minderheit: Die Minderheit stellt Ihnen den Antrag, es sei auf den zusätzlichen Ausbau des Transitstrassennetzes, vor allem am Gotthard und San Bernardino, zu verzichten.

Warum dieser Antrag? Wir haben eine Vorlage vor uns, von der wir wissen, dass sie sehr viel Geld kostet: 14 Milliarden. Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden sich fragen: So hohe Kosten, und wo ist da der Nutzen? Wir alle wissen und haben es heute morgen auch gehört – zum Beispiel von Herrn Steinegger –, dass im Alpenraum, vor allem im Urnerland, die Strassen sehr stark belastet sind. Es ist nicht nur ein rein mechanisches Problem, dass da viele Autos fahren, sondern wir haben eine sehr hohe Luftbelastung, und die Leute leiden unter dieser für sie unerträglichen Situation. Wir haben auch gesehen, dass sechs Siebtel der Urner so denken, denn sie haben vor zehn Tagen einer Standesinitiative zugestimmt, die verlangt, dass diese Belastung gesenkt wird und – vor allem – dass sie nicht weiter anwachsen darf.

Wir wissen auch – wir haben es auch schon gehört –, dass wir mit der Neat gegenüber der EG ein Pfand in der Hand haben, mit dem wir verhindern können, dass doch einmal die 40-Tonnen-Lastwagen durch unser Land rollen und die Luftbelastung noch weiter erhöhen werden. Herr Ogi macht als Verkehrsminister immer wieder Sightseeing mit seinen Ministerkollegen und führt sie ins Urnerland, um ihnen die Situation eins zu eins vor Augen zu führen und sie davon zu überzeugen, dass dort wirklich keine grössere Belastung mehr zumutbar ist.

Wir haben aber heute morgen auch von Herrn Friderici gehört, dass es Leute gibt, die der Meinung sind, es brauche über kurz oder lang trotzdem eine zweite Autoröhre im Gotthard. Das ist aber doch eine recht schizophrene Situation! Einerseits sagen wir: Wir brauchen die Neat, um die Luftbelastung zu senken. Herr Ogi zeigt seinen Kollegen, dass wir wirklich die 40-Tonnen-Lastwagen nicht durchlassen können, weil sie unser Problem noch stärker akzentuieren, so dass die Situation dann wirklich nicht mehr tragbar ist. Andererseits wollen wir uns die Option offenhalten, doch noch eine zweite Autoröhre im Gotthard zu bauen.

Diese Rechnung geht nicht auf! Denn zwei Röhren heisst dann auch: mehr Verkehr auf den Zufahrtsstrassen durch das Urnerland hindurch. Die Neat soll mit ihren beiden Tunneln eine Alternative sein, die wirklich viel kosten darf, die auch Umtriebe bringen darf während der Bauzeit, die dann aber eine Entlastung – oder zumindest keine Mehrbelastung mehr – auf den heutigen Strassen bringen soll. Wenn wir konsequent sind, stimmen wir heute diesem Antrag zu und sagen: Das Transitstrassennetz wird nicht weiter ausgebaut, und wir verzichten vor allem auf eine zweite Autoröhre im Gotthard und auf Ausbauten im Bereich des San Bernardino. Denn auch das Bündnerland leidet unter dem Transitverkehr. Das müssen wir uns ganz klar vor Augen halten.

Ich frage mich: Wollen wir diesem Projekt Neat eine Chance geben? Dann müssen wir uns entscheiden, den Strassenverkehr zumindest nicht über den heutigen Standard hinaus auszubauen. Oder wollen wir dem Projekt keine Chance geben, nämlich dadurch, dass wir uns sämtliche Optionen im Transitstrassennetz auch offenhalten?

Das ist die Frage, über die Sie heute entscheiden müssen. Der Minderheitsantrag legt ganz klar dar, dass wir jetzt auf die Karte Schiene, auf den Eisenbahntransit setzen wollen und nicht auf einen weiteren Ausbau des Transitstrassennetzes.

Noch eine kurze Bemerkung: Es wurde in der Kommission gesagt, wir dürften zukünftigen Generationen nicht eine Entscheidung verwehren, die sie vielleicht in vierzig Jahren treffen

wollen. Wir alle sitzen dannzumal sicher nicht mehr in diesem Saal. Sehr wahrscheinlich wird dann der kleinste Teil von uns überhaupt noch als Stimmbürger oder Stimmbürgerin mitentscheiden. Dann sollen das die künftigen Generationen selber entscheiden. Wenn sie allenfalls im Jahre 2020 oder später auf die Idee kommen, es sei doch nötig, das Transitstrassennetz auszubauen, dann sollen sie diesen Entscheid wieder neu für sich fällen. Für uns ist es heute wichtig zu sagen: Strasse, bleib auf deinem jetzigen Niveau, wir bauen die Bahn aus!

Luder: Mein Antrag will auch für die Zufahrtsstrecken eine bessere Berücksichtigung der Anliegen der betroffenen Kantone, eine bessere Berücksichtigung, als das bis heute der Fall war.

Die Kommission hat gut daran getan, den Kantonen im Rahmen der Planung und Realisierung mehr Gewicht einzuräumen. Das heutige Anhörungsrecht wird so konkretisiert. Das Anhören soll nicht mehr so sein, dass das, was das linke Ohr hört, zum rechten gleich wieder hinausgeht.

Das Anhören soll so geschehen, dass auch etwas von den Anliegen der Kantone im Planungs- und Realisierungsverfahren Eingang findet. Der Antrag kann die Überschrift «Gleiches Recht für alle» tragen: Unzweideutig soll hier festgelegt werden, dass die angemessene Berücksichtigung der Anliegen der Kantone auch für die Zufahrtsstrecken gelten soll, also auch für die Zufahrtsstrecken, die im Rahmen des Konzepts «Bahn 2000» gebaut werden und der Neat dienen, also beispielsweise wie die Neubaustrecke Muttenz–Olten oder die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Die dort bis heute gesammelten Erfahrungen bezüglich Berücksichtigung kantonalen Anliegen ist enttäuschend; um diesen Zustand zu verbessern, ist es noch nicht zu spät. Dies würde auch die rasche Realisierung fördern.

«Gleiches Recht für alle» ist ein verfassungsmässiges Grundrecht. Darum bitte ich um Zustimmung.

Ruf: Der von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene neue Artikel 2bis will den Grundsatz verankern, dass den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke angemessen zu entsprechen ist. Dieser Artikel ist bekanntlich vor allem auf die berechtigten Wünsche des Kantons Uri ausgerichtet, der bereits unter den Immissionen der beiden bestehenden Gotthardröhren stark zu leiden hat und von der Neat erneut massiv betroffen sein wird. Glücklicherweise ist diese Bestimmung als solche nicht bestritten.

Mein Antrag schlägt Ihnen nun – ähnlich wie derjenige von Kollege Luder – eine Präzisierung in dem Sinne vor, dass einer umweltschonenden Linienführung sowohl bei den unmittelbaren Transitachsen (also den Tunnelbauten selbst) als auch bei den Zufahrtsstrecken zu genügen ist. Die Formulierung der Kommissionsmehrheit ist in diesem Punkte zu wenig konkret. Die beantragte Präzisierung drängt sich auf, weil bekanntlich das Neat-Konzept mit den Varianten Gotthard und Lötschberg–Simplon zwingend einen Ausbau der Zufahrtsstrecken erfordert, damit die Kapazitäten der neuen Tunnel – sofern diese beschlossen werden – überhaupt genutzt werden können. Die neuen Zubringerlinien bringen nun ebenfalls schwerwiegende Eingriffe in die Umwelt mit sich. Deshalb ist auch den Forderungen der von den Zufahrtsstrecken betroffenen Kantone nach umweltschonender Linienführung zu entsprechen. Im Falle der Gotthardachse betrifft dies namentlich die neuen Strecken Arth–Goldau–Erstfeld und Bodio–Lugano, später auch die Linien, die für den Einbezug der Ostschweiz in das Neat-Gesamtsystem erforderlich sind.

Beim Lötschberg sind als Zufahrtsstrecken zwingend auch bereits beschlossene Bestandteile des Konzepts «Bahn 2000» zu betrachten, nämlich die neue Linie Olten–Muttenz und insbesondere die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im solothurnisch-bernischen Mittelland. Ohne diese neugeschaffenen Zubringerkapazitäten könnte ein neuer Lötschberg-Tunnel bekanntlich nur sehr beschränkt genutzt werden und wäre eigentlich sinnlos.

Die Neat-Botschaft bringt auf Seite 25 klar folgendes zum Ausdruck: «'Bahn 2000' bildet aber auch eine Grundlage für die

konkrete Ausgestaltung der Transversale, kann sie doch weitgehend auf die beschlossenen Netzausbauten ausgerichtet werden.» Ähnlich äussert sich auch die Neat-Zweckmässigkeitsprüfung, und bereits die Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» hielt auf Seite 46 klar fest: «Die Neubaustrecken zwischen Basel und Bern dienen nicht nur dem Reiseverkehr, sondern sichern auch dem Güterverkehr jene Kapazität, die zur Auslastung der auf Doppelspur ausgebauten Lötschbergachse benötigt wird.» Präziser noch ein weiteres Zitat aus Seite 28 der «Bahn 2000»-Botschaft: «Eine Neubaustrecke zwischen Mattstetten und dem Raum Olten ist auch für den Güterverkehr notwendig. Die Investitionen in die auf Doppelspur ausgebauten Lötschbergbahn können erst voll genutzt werden, wenn die Zufahrtswege im Norden und im Süden auf die gleiche Kapazität ausgebaut sind.»

Was nun für den blossen Doppelspurausbau des alten Lötschberg-Tunnels gilt, von dem hier die Rede war, hat natürlich um so mehr für einen neuen Lötschberg-Basistunnel zu gelten, der ein noch grösseres Güterverkehrsaufkommen bewältigen soll. Sie wissen, wie sehr die Linienführung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist umstritten ist: Seit Jahren setzen sich die betroffenen Kantone Bern und Solothurn, alle Planungsverbände, über 60 Gemeinden und praktisch die ganze Bevölkerung geschlossen und vehement für eine eigene umwelt- und landschaftsschonende Variante ein – leider bisher weitgehend vergeblich!

Ich frage Sie nun: Ist es aus staatspolitischer Sicht klug, auf berechnete Wünsche nach schonender Linienführung im einen Falle, nämlich bei der Gotthardachse, einzugehen – dies tut der von der Kommission vorgeschlagene Artikel 2bis in seiner jetzigen Form –, im anderen Falle, bei der Lötschbergachse, jedoch nicht, nur weil die unerlässlichen Zufahrtsstrecken dort bereits Bestandteil eines anderen Bahnkonzepts bilden? Mit der expliziten Erwähnung der Zufahrtsstrecken in Artikel 2bis, wie vorgeschlagen, wird eine notwendige und sachlich mehr als nur begründete Gleichbehandlung beider Varianten erreicht, sofern beide Transitachsen beschlossen werden.

Paul Luder hat die Forderung auf den Nenner «Gleiches Recht für alle» gebracht. Diese Forderung möchte ich nochmals unterstreichen und Sie um Zustimmung zu diesen Anträgen bitten!

M. Carobbio: Le groupe socialiste appuie la proposition de minorité Ulrich et vous invite à en faire de même.

Cette proposition, comme les deux que vous avez malheureusement repoussées ce matin concernant l'article premier, comme la proposition Steinegger, qui a été acceptée, et la proposition de la majorité de la commission que nous venons d'accepter d'ajouter une lettre c à l'article 2, fait partie des mesures complémentaires à prendre afin d'atteindre l'objectif prioritaire de transférer sur rail le trafic marchandises à longue distance.

La réalisation de la transversale ferroviaire alpine du Gothard qui, ne l'oublions pas, comportera tout de même des nuisances importantes pour les régions intéressées, revêt un sens, à la seule condition de réussir à modifier la structure du trafic et à réduire le volume du trafic routier de transit. Il faut donc renoncer à une mesure qui pourrait aller dans un sens contraire, ce serait le cas si on décidait de doubler, dans un avenir plus ou moins proche, les tunnels routiers du Gothard et du San Bernardino. Il est en effet évident qu'un deuxième tunnel routier ne pourra qu'appeler encore plus de trafic. Nous devons combattre préventivement une telle éventualité, d'autant plus que le transit routier est parfaitement inadapté aux transports à longue distance.

Monsieur le Conseiller fédéral, je pense qu'il n'y a aucun sens à se battre, comme vous l'avez fait avec mérite, contre les pressions de la Communauté européenne pour le libre passage des 40 tonnes, et en même temps de laisser ouverte l'option du doublement des tunnels routiers du Gothard et du San Bernardino. On apporterait ainsi des arguments aux milieux de la Communauté en vue de l'autorisation des 40 tonnes.

Nous ne pouvons non plus oublier l'opposition des populations concernées, comme l'a clairement exprimé le vote des

Uranais, le dimanche 3 mars dernier, sur l'initiative cantonale pour une protection contre le trafic de transit. Cette initiative a du reste été appuyée par tous les partis, y compris celui du président du Parti radical démocratique suisse, M. Steinegger.

Quant à la prise de position, déjà citée, du conseiller d'Etat tessinois Dick Marty, en faveur du deuxième tunnel routier du Gothard, quelques précisions s'imposent.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette prise de position représente une opinion très personnelle qui est loin de représenter celle de tous les Tessinois. En outre, je la considère, en ce moment, comme inopportune.

Le Tessin, dans sa grande majorité, s'est battu pour la transversale ferroviaire en s'appuyant justement sur l'exigence de transférer au rail le trafic routier de transit, afin de réduire, voire d'annuler les nuisances à l'environnement. Je suis d'avis qu'il est malvenu, aujourd'hui, avant même que le projet soit approuvé, de revendiquer le deuxième tunnel routier. Prétendre qu'il sera nécessaire, malgré l'existence du tunnel ferroviaire, revient à concevoir l'important oeuvre comme un simple axe de trafic parmi les autres, et à se prononcer pour l'option d'une croissance sans limites et en dehors de toute rationalisation du trafic, ce que nous ne pouvons pas du tout accepter.

Objecter, comme le font certains d'entre vous, qu'il ne faut pas, dans l'arrêté sur la transversale, adopter une disposition si rigide qu'elle pourrait préjuger de l'avenir (Mme Ulrich l'a souligné), signifie oublier qu'il faut aujourd'hui donner un signal politique afin que le projet soit soutenu par une large majorité. C'est pourquoi il faut l'assortir d'indications claires à propos du trafic routier, ce que propose du reste la minorité. Je vous invite donc à l'appuyer.

M. Cavadini: Je vous rappelle que nous discutons ici sur un arrêté fédéral relatif à la construction de lignes ferroviaires suisses à travers les Alpes et non pas du programme de construction des routes nationales. Pour cette question d'ordre formel, la proposition de la minorité ne peut pas être acceptée. D'autre part, elle devrait faire l'objet d'un examen approfondi et d'une consultation de tous les milieux directement ou indirectement intéressés à l'autoroute du Gothard et à celle du San Bernardino, ce qui n'a pas été le cas. Le groupe radical rejette cette proposition. Il s'agit tout d'abord d'une décision qui intéresse le réseau autoroutier suisse et qui ne peut pas être introduite dans ces arrêtés sur la nouvelle ligne ferroviaire. D'autre part, il n'est pas admissible de charger aujourd'hui les autoroutes du Gothard et du San Bernardino d'une lourde hypothèque pour le futur, en croyant, par cette décision, bloquer l'augmentation du trafic de transit. Ce thème n'est pas prioritaire actuellement, mais nous ne devons pas non plus l'exclure de manière définitive de nos discussions futures.

Je voudrais encore rappeler brièvement quelques arguments. Tout d'abord, lorsque cette autoroute du Gothard a été conçue, il s'agissait d'une autoroute à quatre pistes et c'est seulement dans la région du Gothard qu'il y a deux pistes. Sur cette autoroute à quatre pistes suisse et internationale, qui mène de Hambourg jusqu'au sud de l'Italie, nous avons au Gothard ce goulet d'étranglement. Il n'est pas exclu qu'à un moment donné, cette erreur devra être corrigée. Les trafics interne et de transit ont été supérieurs aux prévisions. Quand on a conçu le tunnel du Gothard, on avait prévu 2,7 millions de véhicules par année, aujourd'hui c'est presque 6 millions de véhicules qui passent. La conception initiale et les prévisions ont été largement dépassées. Le trafic augmente non seulement le trafic marchandises que nous voulons faire passer sur le rail, mais aussi le trafic des voyageurs et ce n'est pas en bloquant le tunnel du Gothard ou en bloquant nos frontières que nous pourrions diminuer le trafic qui intéresse notre pays. Il y a encore un motif de sécurité. Un tunnel d'une longueur de 17 km est dangereux. Au Gothard nous avons le double d'accidents qu'au tunnel du Seelisberg. D'autre part les travaux d'entretien que l'on devra entreprendre au Gothard ces prochaines années nécessiteront la fermeture du tunnel. Imaginez les conséquences de cette décision! Là aussi, il faudra revoir la question. En plus, il y a un problème de fluidité du trafic. On pense qu'en interdisant de doubler le tunnel du Gothard on parviendra à li-

miter le trafic. Toutefois, si l'on doit passer sur une autoroute de quatre pistes à deux pistes, la conséquence ce sont les colonnes de véhicules. Ces colonnes causent des dangers, des accidents et souvent de longs temps d'arrêt, des émissions de gaz et des bruits supérieurs. Alors que si le trafic est fluide, il n'y a pas de colonnes et moins d'émissions de gaz. Les colonnes que l'on constate dans la vallée de la Léventine et dans la vallée de la Reuss démontrent que le goulet d'étranglement du Gothard devra, à un moment donné, être résolu, pour éviter encore des émissions de gaz supérieures dans ces vallées.

Nous ne pouvons donc pas accepter une proposition de ce genre. Si vous faites ce raisonnement dans le contournement de Berne en bloquant deux pistes qui contournent la ville, pensez-vous que cela réduirait le nombre de véhicules en transit ou le trafic qui intéresse la ville de Berne? Je ne pense pas que cela soit une solution réaliste.

En conclusion, la proposition de Mme Ulrich n'est pas réaliste, elle est contraire au simple bon sens. Le groupe radical vous invite à la rejeter pour ne pas créer de préjudices pour l'avenir et laisser ouverte cette possibilité pour la discuter le moment venu.

M. Jeanneret: Le groupe libéral voit dans cet article une question de principe. La proposition de Mme Ulrich et de ses cosignataires nous semble être une proposition grave dans l'ensemble du projet soumis par le Conseil fédéral. M. Friderici vous a dit clairement hier que nous étions pour ce projet, que nous le soutiendrions, mais à certaines conditions. Il y a deux articles essentiels, à nos yeux: l'article 11, qui traite du financement dans le cadre de l'arrêté A – nous en parlerons tout à l'heure – et celui-ci, pour des raisons de cohérence et de fond. Je voudrais m'adresser d'une part aux signataires et d'autre part au Conseil fédéral.

Aux signataires d'abord. Je me serais adressé à M. Béguelin, qui nous a donné hier de grandes explications. En son absence, je m'adresse donc à M. Carobbio. M. Béguelin nous a fait hier, au nom du groupe socialiste, une déclaration de paix. Il a souhaité une unanimité autour de ce projet, que nous puissons tous nous rallier à une idée choc, qui ait un certain souffle, et qui entraîne le Parlement, voire d'autres milieux derrière lui – je crois ne pas avoir trahi la pensée de M. Béguelin qui nous rejoint maintenant. Nous étions donc entièrement d'accord avec M. Béguelin pour cette déclaration de paix et nous pensions, comme l'a dit M. Friderici, qu'une telle déclaration signifiait une complémentarité du rail et de la route. Or, ce que nous présente aujourd'hui une partie du groupe socialiste, dont M. Béguelin, c'est tout le contraire d'une déclaration de paix, c'est une déclaration de guerre! Vous êtes retombés dans l'ornière, vous nous proposez une attaque contre le réseau routier et vous considérez que ce texte-là, qui concerne des transversales ferroviaires, doit traiter d'un problème qui n'a rien à voir avec lui. Les propos d'union que vous teniez hier sont donc déjà dépassés et la guerre est déclarée.

Nous demandons par conséquent au Conseil fédéral d'être extrêmement ferme dans ses propos, tout à l'heure. Il ne suffit pas de dire qu'il y aura très probablement une majorité au Conseil national, qu'il y aura le Conseil des Etats. Nous souhaitons du Conseil fédéral une déclaration extrêmement nette et sans équivoque concernant le rejet de la proposition de Mme Ulrich.

Cette proposition nous paraît en effet absolument irréalisable à plusieurs égards, sur les plans politique et juridique. Elle est certainement contraire à l'esprit de l'article constitutionnel en la matière, et surtout elle est fautive dans la manière de légiférer du Parlement puisque dans une loi qui, encore une fois, n'a rien à voir avec ce sujet on veut s'interdire de faire autre chose dans un autre domaine. C'est exactement comme l'initiative «Une Suisse sans armée» ou l'initiative antinucléaire: on veut qu'un pays écrive dans un texte une fois pour toutes qu'il ne construira pas telle route ou tel tunnel routier. C'est extrêmement important. M. Cavadini a éloquentement dit ce qu'il fallait dire sur le deuxième tunnel du Gothard. Ce n'est pas le sujet de la discussion d'aujourd'hui. Mais nous ne devons pas, à propos des transversales ferroviaires, condamner les routes de transit et notamment un deuxième tunnel sous le Gothard,

dont tout le monde admet la saturation. Il suffit d'être un peu raisonnable, il suffit de se rendre à l'étranger, comme le fait M. Ogi. Tous les étrangers qui traversent notre pays se demandent comment il peut y avoir là un tel bouchon. Mme Ulrich nous dit que c'est un choix, que c'est la chance de ce projet, qu'il faut être transparent. Nous le disons aussi très nettement à cette tribune: si votre proposition devait être acceptée, Madame Ulrich, ce projet ne présentera plus aucune complémentarité entre le rail et la route. Vous donneriez aux écologistes et à leur volonté de référendum toutes les armes nécessaires et tous les milieux routiers se précipiteraient dans cette voie pour lancer un référendum contre cette loi. C'est bien un signal politique, mais nous le donnons dans l'autre sens. Il faut rejeter très catégoriquement la proposition de Mme Ulrich, il y a de la crédibilité du projet tout entier. C'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral d'être extrêmement net dans sa réponse.

Grassi: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen, er hat hier keinen Platz.

La proposta della minorità Ulrich mira ad escludere qualsiasi intervento alla rete stradale di transito sulle tratte del San Gottardo e del San Bernardino. E' una proposta che non rientra in questo decreto per vari motivi e dev'essere respinta. Innanzitutto è sbagliato ancorare nella legge delle decisioni che pregiudicano l'avvenire del sistema dei traffici. Meglio soprassedere e decidere a ragion veduta. In secondo luogo, la proposta penalizza due attraversamenti importanti delle alpi, mentre ignora altri passaggi, altrettanto importanti, per cui è comprensibile il sostegno, formulato questa mattina dal collega Bodenmann. D'altronde è risultato chiaro dall'intervento della collega Ulrich che la disposizione si rivolge contro un'eventuale seconda galleria stradale del San Gottardo.

Occorre considerare che l'evoluzione del traffico si può controllare, ma non impedire. La situazione caotica, che si riscontra al San Gottardo e al San Bernardino in certi momenti e durante certi periodi dell'anno, è assolutamente insostenibile a lunga scadenza. Soprattutto se aumenta, com'è nelle previsioni, il traffico stradale privato – il collega Cavadini ci ha fornito alcune cifre.

L'inquinamento nelle valli al di qua e al di là, dei due passi alpini, diventa insopportabile, a causa delle interminabili colonne di automobili che si muovono a passo d'uomo. La sicurezza del traffico è pregiudicata dal forte traffico, in modo particolare in galleria. E' perlomeno temeraria l'affermazione del collega Carobbio, che non può parlare a nome del cantone Ticino, né dalla maggior parte dei Ticinesi, che il raddoppiamento dalla galleria del San Gottardo porta un aumento del traffico. Se mai porterebbe uno snellimento del traffico.

Ora questi aspetti negativi saranno ulteriormente aggravati dalle necessità di manutenzione della galleria stradale del San Gottardo, la quale – a detta degli esperti – dovrà essere chiusa al traffico parzialmente o totalmente per circa 150 notti all'anno tra il 1991 e il 2010. Vi lascio immaginare le conseguenze del traffico nelle vallate del Ticino e della Reuss. Ma anche il carico accresciuto che ne deriverà sulla tratta Thusis–Bellinzona del San Bernardino.

Non si possono ignorare queste situazioni. Per cui è irresponsabile negare oggi ogni possibile intervento destinato a limitare il disagio agli abitanti della regione e agli automobilisti in viaggio, come potrebbe essere il raddoppiamento della galleria stradale.

Non è con questi divieti che rendiamo un servizio all'ecologia, alla vita ambientale e alla soluzione dei problemi del traffico.

Mit solchen Verboten leisten wir weder der Oekologie noch der Umwelt, noch der Lösung der Verkehrsprobleme einen Dienst.

Ich bitte Sie daher, der Mehrheit zuzustimmen.

Fischer-Seengen: Dass jene, welche der Meinung sind, diese Lücke im europäischen Autobahnnetz müsse geschlossen werden – weil nämlich der Gotthard die einzige Strecke zwischen Hamburg und Palermo ist, die bloss zweiseitig ist –, den Antrag von Frau Ulrich ablehnen, das ist klar. Es gibt aber auch gute Gründe für die Gegner einer zweiten Röhre am Gott-

hard-Strassentunnel, sich gegen den Antrag Ulrich auszusprechen. Zunächst muss man sich einmal etwas Grundsätzliches überlegen: Die Vorlage zum Alpentransit darf doch nicht eine Verhinderungsvorlage für andere Verkehrsträger werden. Diese sachfremde Bestimmung hat somit schon aus grundsätzlichen Erwägungen keinen Platz in dieser Vorlage. Im übrigen besteht zurzeit überhaupt keine Absicht, diesen zweiten Strassentunnel am Gotthard zu bauen oder gar den San Bernardino auszubauen. Insofern ist der Antrag von Frau Ulrich ein Schlag ins Wasser.

Wir dürfen aber nicht verhindern, dass man später einmal diese zweite Röhre am Gotthard bauen kann. Hierzu sind verschiedene Gründe denkbar, z. B. europapolitische Gründe, Gründe der Verkehrssicherheit, aber auch Umweltgründe, um Staus zu vermeiden, oder gar vielleicht eine grundsätzlich andere Einstellung zur Strasse als die, welche man gerade jetzt proklamiert. Meines Erachtens wäre es völlig falsch, es wäre ein Schildbürgerstreich, wenn man sich nun die Hände gesetzlich binden würde.

Ja, Frau Ulrich, wir wollen uns die Freiheit bewahren, dann über diese zweite Röhre zu entscheiden, wenn entschieden werden muss. Und diese Freiheit, Frau Ulrich, wollen Sie uns mit Ihrem Antrag nehmen, und deshalb wenden wir uns dagegen.

Scherrer: Ich möchte Sie ebenfalls bitten, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen. Frau Ulrich, Ihre Rechnung geht nicht auf, Sie vergleichen nämlich Äpfel mit Birnen: Die Neat soll ja hauptsächlich den Güterverkehr aufnehmen. Nur für den Transitverkehr der Güter auf der Strasse bräuchten wir tatsächlich keine zweite Röhre. Dieses Verkehrsaufkommen ist nämlich viel geringer als die Kapazität der heute bestehenden Röhre am Gotthard. Das Problem ist der PW-Reiseverkehr, das merken Sie erst in zwei Wochen, wenn Ostern ist; warten Sie den Gründonnerstag, den Karfreitag und den Ostermontag ab, und warten Sie Pfingsten und die Sommerferien ab! Dann haben Sie wieder diese Staus von 10, 15, 20 Kilometern – nicht nur in Uri, sondern auch im Kanton Tessin. Es ist übrigens interessant, dass der Kanton Tessin nicht vehement gegen eine zweite Röhre opponiert wie der Kanton Uri.

Glauben Sie, Sie können mit der Verhinderung einer zweiten Röhre am Gotthard eine Familie aus Deutschland, Holland, Belgien, Dänemark, Schweden, Norwegen oder Finnland daran hindern, mit Sack und Pack, mit dem privaten Motorfahrzeug in die Ferien zu fahren? So etwas ist doch reine Augenwischerei! Die Staus am Gotthard sind viel stärker umweltbelastend als der Gütertransitverkehr. Das will man nicht wahrhaben, aber Sie müssen es trotzdem einmal zur Kenntnis nehmen. Und wenn Sie für den Umweltschutz sind und wenn Sie für möglichst geringe Umweltbelastung sind, dann dürfen Sie jetzt dem zukünftigen Ausbau der zweiten Gotthardröhre nicht ein für allemal einen Riegel schieben!

Ich bitte Sie also, den Minderheitsantrag Ulrich abzulehnen.

Bircher Silvio: Herr Jeanneret hat von Bundesrat Ogi eine Erklärung verlangt, in der er den Antrag Ulrich unzweideutig ablehnen und sich ebenso unzweideutig zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen bekennen solle. Wir haben dann sehr wortreich, vor allem von Vertretern der Romandie und auch aus dem Tessin, die sehr deutliche Forderung nach der zweiten Gotthardröhre gehört. Ich zitiere Herrn Cavadini: Der Gotthard sei ein Engpass. Herr Jeanneret meinte, wir dürften dem Entscheid über eine zweite Röhre nicht vorgreifen; Herr Grassi sagte, eine zweite Röhre führe zur Verflüssigung des Verkehrs. So geht es natürlich nicht. Wenn wir vom Bundesrat eine solche Erklärung erhalten, dann – das kann ich Ihnen voraussagen – sinkt die Glaubwürdigkeit der Neat-Vorlage ins Bodenlose. Wir können doch nicht in den letzten dreissig Jahren das Nationalstrassennetz mit 30 Milliarden Franken auf den heutigen Standard ausbauen, eine Strasseninfrastruktur für eine moderne Zeit schaffen, und gleichzeitig haben wir Infrastrukturanlagen der Gotthardbergstrecke, die etwa hundertjährig sind. Jetzt wollen wir hier gleich lange Spiesse schaffen und mit der Neat eine modernisierte Flachbahn bauen. Aber dann gleichzeitig wieder mit diesem Begehren für

den weiteren Ausbau der Autobahntröhre zu kommen, das passt nun wirklich nicht in diese Debatte. So unpassend, wie Sie den Antrag Ulrich hinstellen wollen, so unzweideutig müssen wir Ihnen sagen, dass es völlig deplaziert ist, jetzt mit der zweiten Röhre zu kommen. Es geht doch nicht an, dass wir bei diesen Milliardeninvestitionen für die Bahn und ausschliesslich für die Bewältigung des Transitvolumens gleichzeitig auch wieder mit den Begehren für den Strassenbau kommen, und hier auch wieder kanalisiert für den Transitstrassenbau unter dem Gotthard. Also, diese Sowohl-Als-auch-Politik in diesem Rahmen ist jetzt wirklich fehl am Platz.

Ich möchte Sie doch bitten, hier bei diesem Artikel besonnen zu urteilen. Sie können sich zum Antrag Ulrich stellen, wie Sie wollen, Sie können ihn als formaljuristisch deplaziert bezeichnen – wie es einzelne Redner getan haben –, aber er ist vom Sinn her folgerichtig. Er will verhindern, dass wir jetzt genau entlang dieser Transitachse Gotthard eine Milliardeninvestition tätigen und zugleich in den nächsten zehn, fünfzehn oder zwanzig Jahren nochmals das Autobahnnetz entlang dieser Transitachse verdoppeln. Das wäre doch eine Fehlinvestition, die ins Gigantische ginge.

Ich bitte Sie also, das genau zu überlegen. Diese Duplizität dürfen Sie nicht machen. Wenn Sie folgerichtig überlegen, wenn Sie die Erklärungen des Bundesrates, die uns bis heute vorlagen, zum Nennwert nehmen – dass nämlich das Autobahnnetz mit dem heutigen Stand beendet sei –, dann müssen Sie dem Antrag Ulrich zustimmen.

Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, sich nach diesen provozierenden Voten der Vorredner sehr deutlich darüber auszusprechen, wie er sich die Weiterentwicklung des Autobahnnetzes, bezogen auf die Transitachse, vorstellt.

Cavadini: Herr Silvio Bircher hat meine Aussage zitiert. Ich möchte aber nochmals betonen, dass wir jetzt nicht über die Verdoppelung dieses Gotthardtunnels diskutieren. Wir wollen nur, dass die Möglichkeit offenbleibt, später – wenn der Zeitpunkt gekommen sein wird – eine offene Diskussion zu führen. Für diese offene Diskussion müssen wir auch mit den betroffenen Kantonen und Instanzen Kontakt aufnehmen.

Wenn wir dem Antrag zustimmen, haben wir diese Möglichkeit nicht mehr, weil er auch diese Diskussion verhindern will. Das ist nicht korrekt, denn wir haben weder in der Kommission noch hier eine solche Diskussion geführt.

Lassen wir diese Möglichkeit offen. Wir entscheiden heute nicht über dieses «Doppelrohr» am Gotthard.

M. Jeanneret: Je ne peux évidemment pas laisser passer les propos de M. Bircher que je dois rectifier immédiatement. Monsieur Bircher, M. Béguelin nous a fait hier une déclaration de paix et vous nous faites aujourd'hui une déclaration de guerre. Le projet du Conseil fédéral ne comporte pas cette phrase, c'est vous qui l'introduisez. En effet, vous faites figurer dans un contexte, où cela n'a rien à voir, une interdiction définitive de construire un tunnel, alors que M. Cavadini a précisé qu'il ne s'agissait pas de décider de le construire mais de ne pas interdire de le faire un jour. C'est donc vous qui faites un procès d'intention et nous demandons que le Conseil fédéral indique clairement sa position sur ce point.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je ferai une distinction entre les deux alinéas de l'article 2bis. L'alinéa premier a été introduit par la majorité de la commission. En effet, nous avions entendu tous les gouvernements concernés par les tunnels de base et d'accès. Tous avaient insisté pour que la Confédération, respectivement le département, les organes de planification ainsi que les responsables de la réalisation des projets maintiennent le contact avec les autorités cantonales. Il est compréhensible que ces dernières veuillent disposer d'un pouvoir de décision, mais cela, de l'avis de la commission, n'est pas possible. Par contre, la commission tient à ce que les intérêts des cantons soient sauvegardés de manière appropriée. Il s'agira donc toujours d'évaluer le poids des intérêts en cause: intérêts locaux, coûts, durée de construction, géologie, protection de l'environnement, etc. C'est dans ce sens-là que nous avons introduit l'alinéa premier de l'article 2bis.

MM. Luder et Ruf voudraient compléter notre texte en ce sens que les cantons devraient être entendus, non seulement en ce qui concerne les nouvelles lignes de base en tant que telles, mais également en ce qui concerne les voies d'accès. Bien que cela n'ait pas été traité en commission, je crois pouvoir affirmer que l'article 2bis est valable pour les lignes de base, par exemple Arth-Goldau-Lugano, tunnel ou non, c'est la ligne qui compte. Pour le Loetschberg, c'est Frutigen/Heustrich-Rarogne/Gampel/Steg. Pour ces nouvelles lignes donc, l'arrêté prévoit que les cantons soient entendus. En dehors de ces nouvelles lignes de base, toute une série de voies d'accès ne sont pas touchées par l'arrêté et nous estimons que la loi sur les chemins de fer oblige, comme pour RAIL 2000, la Confédération et les CFF à s'entendre avec les cantons. Le souci de MM. Luder et Ruf est en soi justifié dans ce sens que la loi des chemins de fer oblige un tel contact, mais, je le répète, la teneur de l'article 2bis se limite aux nouvelles lignes seulement. Je vous propose donc d'en faire de même et de ne pas prendre de dispositions dans le présent arrêté pour les autres voies d'accès.

L'alinéa 2 proposé par la minorité Ulrich veut aller plus loin que l'alinéa premier. Dans les mesures d'appoint, le Conseil fédéral dit vouloir renoncer à l'extension du réseau routier national. Cela n'exclut pas la possibilité d'améliorer le réseau actuel, selon la loi sur les routes nationales, voire celle de construire une deuxième ou une troisième voie, ou un deuxième tube au Gotthard ou ailleurs. C'est justement ce que veut interdire la proposition Ulrich dans le présent arrêté sur le transit ferroviaire alpin.

La commission avait décidé qu'une telle disposition n'avait pas sa place ici et qu'il ne fallait pas préjuger l'avenir à ce sujet. Personne, au sein de la commission, n'a d'ailleurs exigé l'extension, dans l'immédiat, du tunnel routier du Saint-Gothard, par exemple. Je partage l'avis de Mme Ulrich selon lequel il faut laisser la génération future prendre une telle décision, mais nous estimons que l'interdiction formulée dans cet alinéa est malvenue. En effet, si le Conseil fédéral entend renoncer à l'extension, cela ne veut pas dire qu'il faut l'interdire, ce que préconise Mme Ulrich.

J'ajoute une remarque personnelle. Nous devons tenir compte d'un élément: nous ne pourrions certainement pas construire, dans l'immédiat, deux axes pour des milliards et en même temps des tunnels qui leur feraient concurrence. Mais stipuler maintenant une telle interdiction serait faux; laissons les générations futures prendre de telles décisions.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 2bis liegen verschiedene Anträge vor. Ich äussere mich zuerst zum Artikel 2bis in der Fassung der Kommissionsmehrheit.

Die Kommission hat nach Anhörung der Kantone vor allem deren Wünsche aufgenommen und hat ihnen noch zusätzlichen Ausdruck gegeben. Es ist also eine Absichtserklärung, dass die Anliegen der betroffenen Kantone im Rahmen von Planung und Realisierung angehört werden und ihnen soweit möglich zu entsprechen sei.

Hier ist beizufügen, dass die Kantone beispielsweise im Vergleich zum damaligen Nationalstrassenbau eine erheblich bessere Position haben. Alle Teilstrecken haben die Umweltverträglichkeitsprüfung zu bestehen. Da sind die Kantone wiederum mitbeteiligt. Sie sind auch in der Behördendelegation der Projektgemeinschaften vertreten. Sie werden also auch da zu Wort kommen. Ich glaube, dass die Kommission damit zum Ausdruck gebracht hat, dass diese Kontakte gepflegt und die Wünsche entgegengenommen werden. Sie hat deshalb den damaligen Antrag von Frau Ulrich aufgenommen.

Nun liegen zwei Anträge der Herren Luder und Ruf vor. Sie wollen in diesem Abschnitt den Begriff der «Zufahrtsstrecken» aufnehmen. Die Zufahrtsstrecken sind nicht Bestandteil der Vorlage. Wir beschränken uns ganz klar auf die beiden Transitlinien von A nach B und die entsprechenden Basistunnels. Künftige Zufahrtsausbauten müssten in andere Programme aufgenommen werden. Es ist so, dass die derzeitigen Kapazitäten auf den Zulauf- und Abflussstrecken absolut genügen. Die nähere Zukunft wird uns einstweilen keinen Bedarf an solchen Ausbauten bringen.

Im übrigen sind Knoten und bestimmte Strecken im Ausbau begriffen, vorab im Rahmen von «Bahn 2000». Also besteht einstweilen kein Handlungsbedarf. Es ist auch nicht nötig, den Begriff der «Zufahrtsstrecken» aufzunehmen.

Im weiteren weise ich auf die Gefährlichkeit dieser Aufnahme hin; das würde nämlich die ganze Vorlage noch zu einem Sanierungsprogramm für die bestehenden Stammstrecken ausweiten. Wenn da alle Bedingungen zu erfüllen wären, würden wir unweigerlich in ein Sanierungsprogramm für bestehende Strecken hineinkommen.

Diese Anträge sind daher abzulehnen, vor allem auch deshalb, weil diese Grundsätze auf den Neubaustrecken ohnehin Gültigkeit haben.

Nun zum Antrag der Minderheit zu Artikel 2bis Absatz 2. Frau Ulrich schlägt vor, dass man in diesen Beschluss ganz ausdrücklich einen Verzicht aufnimmt auf einen künftigen Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels oder auch eines zweiten San-Bernardino-Tunnels. Der Ausbau oder der Neubau von Strassentunnels ist derzeit überhaupt kein Thema. Der Bundesrat hat dies zum Ausdruck gebracht. Mit der Aufnahme dieses Antrags in den Bundesbeschluss würden wir nicht verhindern, dass künftige Generationen oder künftige Nationalräte einen anderslautenden Beschluss fassen könnten. Wenn schon, müsste man einen solchen Wunsch anderweitig verankern. Wir können doch solche Entscheide von künftigen Generationen nicht verbarrikadieren.

Ein letztes – und das sage ich besonders zu den Antragstellern und Vertretern der Grünen –: Wollen Sie tatsächlich verhindern, dass eine künftige Generation einmal eine zweite Röhre bauen kann für Elektromobile und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge? Vielleicht wird das dereinst einem Bedürfnis entsprechen. Zurzeit sind weitere Strassentunnels am Gotthard und am San Bernardino kein Thema, und wir wollen den Entscheiden künftiger Generationen nicht vorgreifen. Ich bitte Sie, diesen Antrag Ulrich abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Der Nationalrat begibt sich mit dieser Diskussion vorübergehend von der Schiene auf die Strasse, nämlich auf die Gotthardstrasse und auch auf die San-Bernardino-Strasse. Aber wir behandeln hier die Neat, den Alpen transit, und nicht das Nationalstrassennetz. Der Antrag Ulrich gehört nicht in dieses Gesetz. Deshalb bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. So dürfen wir die beiden Sachen nicht verknüpfen. Ablehnen müssen Sie aber auch die Anträge von Herrn Ruf und von Herrn Luder.

Ich darf dem Nationalrat in Erinnerung rufen, dass der Bundesrat 1987 im Zusammenhang mit dem Luftreinhalte-Konzept beschlossen hat, dass er der Bundesversammlung keine weiteren Erweiterungen des beschlossenen Nationalstrassennetzes beantragen werde. Das gilt mindestens bis zur Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000». Der Verzicht gilt auch für den Bau einer fünften und sechsten Spur entlang der N 1 und N 2 sowie der zweiten Tunnelröhre am Gotthard. Aber Sie wissen es ja: Herr Ambros Gisler, seines Zeichens Landammann des Standes Uri, ist gegen eine zweite Gotthardröhre, und Herr Dick Marty, seines Zeichens Finanzminister und Baudirektor des Standes Tessin, möchte eine zweite Röhre.

Der Bundesrat hat ganz klare Prioritäten. Er will jetzt zunächst den Schienen-Alpen transit am Gotthard realisieren, und dann sehen wir im Jahre 2000, 2010 weiter. Wenn wir heute sagen würden, dass wir diese zweite Strassenröhre am Gotthard bauen, würden wir ein falsches Zeichen setzen. Aber, Frau Nationalrätin Ulrich, wir sollten nicht jetzt schon für unsere Nachkommen Beschlüsse fassen. «Never say never», glaube ich, wäre hier angebracht.

Herr Nationalrat Weber hat es gesagt: Vielleicht haben wir im Jahre 2010 ein verbreitetes Elektromobil, vielleicht Lösungen mit Rapsöl, Wasserstoff oder Methanol. Ich muss zudem klar sagen: Der Bundesrat schliesst auch nicht aus, dass für einzelne kurze Streckenabschnitte zusätzliche Fahrspuren beschlossen werden können, wenn beispielsweise die Funktionsfähigkeit der Strasse oder die Verkehrssicherheit das verlangen würden. In jedem Falle wäre der Bedarfsnachweis zu erbringen, und die Umweltinteressen sind zu berücksichtigen. Frau Ulrich, Sie haben etwas übertrieben, wenn ich das so sa-

gen darf, in bezug auf die Verkehrsentwicklung am San Bernardino. Darf ich Ihnen die Zahlen geben: 1981 durchquerten 73 000 LKW den San Bernardino. Am Gotthard waren es 171 000 LKW, ein Verhältnis von etwa 1 zu 2. 1989 waren es am Gotthard 538 000 LKW und am San Bernardino nur 82 000, also ein Verhältnis von etwa 1 zu 6. Darin ist der ganze Verkehr enthalten, nicht nur der reine Transitverkehr von Grenze zu Grenze. Ich bitte Sie also, hier nicht bereits für die Jahre nach 2000, 2010 Entscheide zu treffen.

Zum Antrag von Herrn Nationalrat Luder möchte ich sagen, dass er nicht der Logik des Bundesrates und seiner Vorlage entspricht. Welche Neubaustrecken im Rahmen des Alpen transitkonzeptes gebaut werden sollen, ist für diesen Schritt eindeutig bestimmt. Weitere bauliche Massnahmen auf den Zufahrtsstrecken sind nicht vorgesehen, abgesehen von den technischen Anpassungen nach Artikel 7 des Beschlusses A. Dafür, dass die Zufahrtsstrecken trotzdem beachtet werden müssen, hat die vorberatende Kommission des Nationalrates gesorgt mit ihrem Antrag zu Artikel 7 Absatz 3 betreffend die lärmtechnische Sanierung der Zufahrtsstrecken bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Ich bitte Sie, Herr Nationalrat Luder, das zu beachten.

Noch zu Herrn Nationalrat Ruf: Sie wollten eine «Bahn 2000»-Debatte vom Zaune reissen. Darüber werden wir uns später unterhalten. Aber wenn Sie sagen, dass beispielsweise das Projekt «Bahn 2000» zwischen Mattstetten und Rothrist keinerlei Verbesserungen in Sachen umweltverträgliche Linienführung erhalten habe, möchte ich Sie herzlich einladen, die Pläne der «Bahn 2000» am nächsten Dienstag, am 19. März 1991, zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr, in der Bea-Halle zu besichtigen und mir dann objektiv zu sagen, ob wirklich keine Verbesserungen angebracht wurden.

Artikel 2bis in der Fassung Ihrer Kommission drückt aus, dass für die Neubaustrecken schonende Linienführungen gewählt werden müssen. Ich bitte Sie noch einmal, zur Kenntnis zu nehmen, dass hier grosse Fortschritte gemacht worden sind. Ich bitte Sie auch, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir aufgrund der bestehenden Gesetzgebung ohnehin nicht mehr umweltfeindlich bauen können, und das ist gut so.

Ich bitte Sie, alle drei Anträge abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Luder	35 Stimmen
Für den Antrag Ruf	5 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	105 Stimmen
Für den Antrag Luder	49 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	109 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	58 Stimmen

Präsident: Damit erübrigt sich ein Aufteilen des Wortlautes in Absätze.

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... zwischen den Räumen Erstfeld/Silenen und Bodio erweitert.

Abs. 2 (neu)

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich ist.

Antrag Aregger

Abs. 1

.... wird durch eine neue Linie von Rotkreuz bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen

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

.... entre les régions d'Erstfeld/Silenen et de Bodio.

Al. 2 (nouveau)

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre une éventuelle extension dans la région de Luino.

*Proposition Aregger**Al. 1*

.... nouvelle ligne reliant Rotkreuz à Lugano, par un tunnel de base entre

Aregger: Im Gegensatz zum vorhergehenden Artikel 2 und zum nachfolgenden Lötschberg-Artikel scheint bei Artikel 3, beim Gotthard-Artikel, in der Kommission Einigkeit geherrscht zu haben. Als Nichtkommissionsmitglied gestatte ich mir aber, einen Änderungsantrag zu begründen.

Ich befürworte eine neue leistungsfähige europäische Eisenbahnlinie von Basel nach Chiasso, und ich bedaure, dass sich der Bundesrat nicht dazu durchringen konnte, das Vorhaben klar und einfach so zu definieren. Der Bundesrat beschränkt sich nämlich in seiner Vorlage auf die Präsentation eines bunten Geschenkkorbes, der fast allen etwas bringen soll, vieles offen und viele unzufrieden lässt. Ist die Alpentransitlinie nun eine EG-Güterbahn, ist sie eine Autoverladebahn, oder ist sie eine Personenbahn? Darüber und über die vielen offenen Fragen der Zufahrten, der Verbindungen zu Zürich, zu Luzern, zur Ostschweiz soll später eine Zusatzbotschaft Auskunft geben. Wir stehen heute vor der paradoxen Situation, das teuerste eidgenössische Vorhaben aller Zeiten beschliessen zu müssen, ohne den Inhalt einer noch nicht vorhandenen Zusatzbotschaft zu kennen. Mein Antrag hat das Ziel, ein Präjudiz zu beseitigen, ein Präjudiz, das nach meiner Auffassung das Planungssperimeter im Raum Vierwaldstättersee zu sehr einschränkt.

Die Erwähnung von Rotkreuz als nördlichen Ausgangspunkt der Gotthardstrecke wird es ermöglichen, im Raum Vierwaldstättersee mehr Varianten miteinander zu vergleichen, zum Beispiel auch eine linksufrige Tunnelvariante über Luzern-Seelisberg. Die vorgeschlagene Fixierung von Arth-Goldau schliesst diese letztere Möglichkeit aus. Ich weiss, dass heute unter anderem Varianten ab Arth-Goldau studiert werden, die eine Hängebrücke über den Vierwaldstättersee oder eine Röhre 80 Meter unter dem Seespiegel vom Urniberg nach Treib in Erwägung ziehen. (*Deutet auf das Gemälde an der Stirnwand des Saales*) Am linken Bildrand hinter dieser Felswand sehen Sie den Urniberg, vis-à-vis ist Treib.

Bei solchen Utopien sehe ich nicht ein, warum wir als Planungssperimeter im Raum Vierwaldstättersee nicht Rotkreuz festlegen und damit den Spielraum für sinnvollere Möglichkeiten erweitern. Rotkreuz ist heute ein sehr wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. In Rotkreuz kreuzt sich die Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern mit der Südbahn von Aarau-Rapperswil durch das Freiamt zum Gotthard. Auf der Südbahn verkehren heute schon alle direkten internationalen Züge durch die Schweiz nach Italien und umgekehrt. In Rotkreuz kann die Einbindung von Zürich an den Alpentransit am besten bewerkstelligt werden. Ab Rotkreuz sind verschiedene Linienführungen möglich, unter anderem kann ab Rotkreuz auch eine linksufrige Vierwaldstättersee-Variante gewählt werden, die den Tiefbahnhof Luzern miteinbezieht und den geplagten Kanton Uri nur am Rande berührt.

Ich bitte Sie, diese verkehrspolitisch und planungstechnisch begründeten Argumente zu bedenken und meinem Antrag, trotz Ablehnung durch Bundesrat und Kommission, zuzustimmen.

Steinegger: Ich möchte zunächst der Kommission und dem Bundesrat danken, dass sie in diesem Artikel 3 einen Tunnel ab Erstfeld ermöglichen.

Geologische und Umweltschutzgründe, z. B. die Lärmbelastung durch 550 Züge statt 250 pro Tag, sowie betriebliche Gründe verlangen eine derartige Lösung. Es ist ein Verdienst der Studie des Kantons Uri, dass dies erkannt worden ist.

Mich stört nicht, dass der Ort für das Nordportal weit umschrieben ist. Man kann nicht aufgrund von Vorstudien ein Tunnelportal auf den Meter genau bestimmen. Wichtig ist aber, dass das Geld für ein Tunnelportal Erstfeld vorhanden und damit in den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit enthalten ist.

Meine Frage, Herr Bundesrat Ogi, bezieht sich nun auf die Strecke Kantonsgrenze Schwyz/Uri bis Erstfeld. Hier haben wir eine Botschaftsvariante. Diese Botschaftsvariante basiert auf einem Projekt aus den siebziger Jahren. Sie würde nach unserer Auffassung eine Umweltschutzprüfung nicht bestehen. Vom Tunnelportal Moosbad bis Bahnhof Altdorf wäre eine Eindeckung vorgesehen, was zu einem 960 Meter langen Riegel von etwa 12 Metern Höhe führen würde. Bei der Schächtenüberführung würde ein 270 Meter langer Lehnenviadukt entstehen und den Lärm von 550 Zügen ins Tal ausstrahlen.

Der Kanton Uri hat in einer Planung – Studie 89 – eine umweltschonende Variante vorgeschlagen. Ich weiss, gegenwärtig sind etwa 32 Varianten in Prüfung, wobei die Botschaftsvariante und die Planungsstudie Uri Pflichtvarianten sind. Es beweist mir mindestens, dass der Urner Vorschlag ernsthaft erwogen wird.

Mir ist auch klar, dass unter diesen Voraussetzungen keine genaue Linienführung mit Höhenquoten der einzelnen Bauwerke normiert werden kann. Man müsste den Beschluss dann wahrscheinlich laufend an die Planung anpassen. Für uns besteht aber das Problem, dass für die Strecke zwischen Kantonsgrenze Schwyz/Uri und Erstfeld im Anhang zum Beschluss C 620 Millionen Franken ausgewiesen sind. Wir sind der Auffassung, dass das nicht ausreicht, um eine umweltschonende Linienführung samt flankierenden Massnahmen zu finanzieren. Wir möchten nicht die schlechtestmögliche Lösung durch Kreditlimiten präjudizieren. Es ist im Anhang von einem Projektierungsstand 1989 die Rede, in Tat und Wahrheit handelt es sich bei der Botschaftsvariante aber um ein Projekt, das die seit 1983 ergangene Umweltschutzgesetzgebung nicht berücksichtigt. Ich gehe davon aus, dass ein Projekt auf der Basis der Botschaftsvariante mit Verbesserungen wegen der Umweltschutzgesetzgebung einiges mehr kosten würde. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Ist es richtig, dass die Botschaftsvariante das seit 1983 ergangene Umweltschutzrecht nicht berücksichtigt?

2. Würden die umweltbedingten Mehrkosten bewilligt, ohne dass die heute zu beschliessenden Kredite als Argument gegen die erforderlichen zusätzlichen Ausgaben verwendet werden? Im Klartext: umweltrechtsbedingte Mehrkosten kommen dazu.

3. Wird durch die heutige Beschlussfassung ein Projekt im Sinne der Planungsstudie Uri 1989 ausgeschlossen?

Je nach Antwort behalte ich mir einen Antrag zum Beschluss C oder zu dessen Anhang vor oder meine Zustimmung zum Antrag Züger. Oder es wäre dann mit weiteren Anträgen im Ständerat zu rechnen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il est bien évident que pour l'interprétation des modifications que nous introduisons à l'article 3, la commission vous doit quelques explications.

L'article 3 nous amène au premier point crucial du projet. Il s'agit tout d'abord de fixer la nouvelle ligne ferroviaire de base du Gothard. La loi sur les chemins de fer exige qu'une nouvelle ligne soit désignée avec une certaine précision qui ne laisse pas en suspens la question des deux extrémités de la ligne de chemin de fer. Pour le Gothard, nous avons retenu Arth-Goldau et Lugano, sans contestation particulière d'ailleurs. L'idée de Chiasso et de Luino a finalement été abandonnée puisqu'on nous a assuré que les lignes existantes depuis Bellinzona en direction de Luino et de Lugano étaient suffisantes, même pour le trafic supplémentaire imputable à la nouvelle ligne du St-Gothard.

Par contre, la commission a abandonné la notion de points fixes pour les sorties du tunnel à Amsteg et à Bodio. Tout d'abord, nous avons introduit la notion de région pour laisser une certaine liberté de planification et pour mieux tenir compte des exigences locales. C'est ainsi que nous avons retenu comme sortie sud du tunnel de base du St-Gothard la région de Bodio.

Quant au portail nord, le gouvernement du canton d'Uri nous a convaincus que l'endroit précis d'Amsteg ne répondait pas aux conditions particulières de la vallée étroite dans cette région. C'est l'une des raisons pour lesquelles la commission a décidé, par 25 voix sans opposition, de fixer le portail nord dans la région d'Erstfeld/Silenen. Il s'agit là, précisons-le, d'une marge de planification du projet, d'un «Projektiertungsspielraum». Il faut que les ingénieurs puissent procéder à des études d'un portail situé plus bas dans la vallée de la Reuss, ou de prévoir un «Vortunnel», un avant-tunnel, précédant l'entrée du tunnel de base. Je rappelle que le projet du Conseil fédéral prévoit un tunnel de base de près de 50 kilomètres et qu'entre Erstfeld et Amsteg il y a une distance supplémentaire d'environ 7 kilomètres.

Ces études de planification permettront aux autorités politiques et exécutives de prendre la décision définitive de réalisation et de proposer au Parlement les crédits d'engagements nécessaires pour réaliser le nouveau tunnel de base. D'ores et déjà, il faut être attentif au fait que, pour un déplacement du portail nord dans la région d'Erstfeld/Silenen, la construction d'un avant-tunnel peut coûter entre 300 et 800 millions selon la variante choisie.

Dans l'annexe à l'arrêté C, qui a pour objet le crédit global du transit alpin, nous ajouterons une réserve moyenne de 600 millions pour le portail nord, respectivement pour la nouvelle ligne ou un «Vortunnel» dans la vallée de la Reuss. Je laisserai à M. Ogi, conseiller fédéral, le soin de répondre aux questions posées par M. Steinegger.

La commission s'est penchée attentivement sur les problèmes posés au sud du tunnel de base, notamment le passage à Bellinzone. Le gouvernement tessinois exige un détournement ferroviaire de Bellinzone pour le trafic marchandises, il demande «un certain by-pass». En effet, à cet endroit, la vallée est presque totalement construite, à Bellinzone et à Giubiasco, avec une concentration importante de population. D'un autre côté, il faut s'attendre à ce que la totalité du trafic du Gothard traverse Bellinzone, c'est-à-dire plus de 500 trains par jour, dont 300 trains internationaux de marchandises et 88 trains internationaux de voyageurs. Il s'agit là aussi d'un «Projektiertungsspielraum», d'une marge de planification du projet, sans pour autant préjuger des décisions définitives. Les coûts y relatifs sont évalués selon les variantes entre 500 et 1100 millions. La réserve retenue à l'annexe C est de 800 millions. Avec l'élargissement éventuel du portail nord, la réserve totale pour la ligne du Gothard est de 1 milliard 400 millions. Ce sont là des conséquences des décisions de la commission permettant un élargissement des possibilités de construction de tunnels supplémentaires.

Etant donné que le transit alpin devra également disposer d'une issue vers Luino et que plus tard le besoin pourrait se faire sentir de prolonger la nouvelle ligne du Gothard en direction de Luino, le cas échéant par un tunnel sous le Monte Tamaro, un tunnel de contournement de Bellinzone devra être conçu de telle façon qu'une extension vers Luino soit permise. C'est le sens du nouvel alinéa 2 de l'article 3 voté d'ailleurs en commission par 25 voix sans opposition.

Je vous ai expliqué dans le cadre de mon exposé d'entrée en matière les motifs pour lesquels la commission a repoussé, par 18 voix contre 2 et une abstention, la proposition de construire un raccordement direct des Grisons à la ligne du Gothard par un nouveau tunnel dans la Surselva entre Trun, Disentis et le centre du tunnel du St-Gothard. Dans un rapport spécial, l'Office fédéral des transports a évalué les coûts supplémentaires pour l'assainissement de la ligne à ciel ouvert de Coire à Trun à 400 millions, pour le tunnel de la Surselva d'une longueur de 20 kilomètres à 800 millions, pour l'adaptation du tunnel de base du St-Gothard à plus de 100 millions, soit au total plus de 1,3 milliard de coût supplémentaire si l'on veut raccorder les Grisons. Sans tenir compte des autres revendications des cantons d'Uri, du Tessin et des Grisons, et sans même calculer le renchérissement, le projet de la ligne de base du Gothard coûtera 7,1 milliards, plus une réserve suite aux décisions de la commission de 1,4 milliard, soit un total de 8,5 milliards. Telles sont les explications que je voulais apporter au texte proposé par la commission.

J'en arrive à la proposition de M. Aregger. Il n'a jamais été contesté en commission que la nouvelle ligne de base devait commencer à Arth-Goldau. La population et le gouvernement du canton de Schwytz nous ont assuré qu'ils étaient favorables à Arth-Goldau avec les inconvénients que cela implique, ce qui n'est pas si normal. Arth-Goldau permet d'assurer la prolongation vers le nord, soit vers Zoug soit vers Zurich, et, ce qui est important, éventuellement le raccordement de la Suisse orientale.

Ce sont les raisons pour lesquelles je vous propose de maintenir Arth-Goldau. Rotkreuz, qui est un peu plus au nord, donc à l'ouest du lac de Zoug, ne garantit pas une issue vers le nord. Je comprends que Lucerne souhaite Rotkreuz, mais dans l'intérêt général je vous suggère de rejeter la proposition Aregger et de voter le texte de la majorité de la commission.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Beim Artikel 3 geht es vorerst um die Absteckung eines Projektierungsrahmens. Es ist üblich, dass man bei solchen Beschlüssen – wie übrigens bereits beim Nationalstrassenbau – in etwa den Planungs- und Projektierungssperimeter absteckt. Das Parlament und allenfalls der Stimmbürger haben ein Anrecht darauf, zu wissen, in welchen Bereichen sich das Projekt ausdehnen wird, wie gross etwa sein Umfang sein wird.

Aus dieser Sicht hat die Kommission erstmals den Begriff der Räume eingefügt. Warum den Begriff der Räume? Weil wir davon ausgehen müssen, dass wir uns in der ersten Phase einer Projektstudie befinden. Es folgen erst nachher das Vorprojekt, das Auflageprojekt und die entsprechenden Abklärungen.

Wenn die geologischen und andere Studien ergeben, dass an einem bestimmten Punkt ein Bauwerk nicht errichtet oder ausgeführt werden kann, muss die Möglichkeit bestehen, eben diesen Projektierungsspielraum auszuschöpfen. Aus diesem Grunde wurde der Begriff der Räume aufgenommen.

Im weiteren haben wir den gesamten Umfang der Transitstrecke fixiert, von Arth-Goldau bis Lugano. Auch hier besteht damit Klarheit.

Zu den Diskussionen über die Standorte der Tunnelportale und zu den Anliegen der Kantone: Wir haben diese Wünsche nicht nur angehört, sondern weitgehend aufgenommen. Vor allem im Bereiche des Kantons Uri lagen bereits bedeutende Projektgrundlagen aus früheren Zeiten vor. Man kennt dort vor allem gewisse geologische Gefährdungen. Das war ein Hauptgrund, weshalb die Kommission einstimmig von der Fixierung auf Amsteg abgekommen ist und den Raum Erstfeld/Silenen aufgenommen hat. Wir haben das mit 25 zu 0 Stimmen beschlossen. Das wird eine zusätzliche Tunnelstrecke, je nach Standort des Portals, von etwa 7 km erfordern. Das gleiche Problem hat sich im Süden gestellt: Wir haben uns die Wünsche der Tessiner Regierung angehört und uns ein Bild gemacht über die derzeitige Verkehrssituation im Kanton Tessin. Sie wissen aufgrund der Lektüre der Botschaft, dass man eine Kapazität von etwa 550 Zugseinheiten bereitstellt. Nördlich sind heute schon etwa 390 Zugseinheiten gegeben, so dass noch eine Reserve von etwa 160 Einheiten vorhanden ist. Man weiss aber, dass sich im Süden Probleme mit den italienischen Grenzübergängen ergeben, und da ist heute klar, dass man unter Umständen ein Splitting des Abflussverkehrs vorsehen muss, nämlich der Hauptteil Richtung Chiasso und der andere Teil Richtung Luino.

Aus diesen Gründen wollten wir wissen, ob eine entsprechende Fixierung künftige Zufahrts- oder Abflussstrecken verhindern würde. Wir haben diese entsprechende Passage in den Beschluss aufgenommen in Artikel 3 Absatz 2, d. h., auf diese künftige Entwicklung soll Bedacht genommen werden. Die Beschlüsse der Kommission haben natürlich Auswirkungen auf die Kosten, d. h. die Erweiterung, die wir vorgenommen haben, inklusive eine entsprechende Reserve beläuft sich auf etwa 1,4 Milliarden Franken. Sie können das in der Fahne nachlesen und mit der ursprünglichen Fassung des Bundesrates vergleichen. Diese Ausweitung trägt den vorhandenen Gegebenheiten Rechnung.

Bei Artikel 3 haben wir das Votum von Kollege Steinegger gehört. Er hat Bedenken geäussert zu den möglichen, unvorhersehbaren Problemen in der Reussebene. Wir haben diese Be-

denken auch von der Urner Regierung gehört. Die Kommission aber geht von der Auffassung aus, dass man in diesem Projektierungsspielraum Flüelen bis Nordportal die entsprechenden Abklärungen und Ergebnisse abwarten muss. Es scheint uns selbstverständlich zu sein, dass die entsprechenden Massnahmen, wenn sich Probleme bezüglich Geologie, Umweltverträglichkeitsprüfung – auch bezüglich Lärm – und Grundwasserhaushalt ergeben, zu treffen sind, auch wenn Mehrkosten in Kauf zu nehmen sind.

Aus diesen Gründen ist die genaue Linienführung in diesem Talboden nicht fixierbar, man muss das der Phase Vorprojekt und Auflageprojekt überlassen. Alles, was sich umweltbedingt aufdrängt, muss ausgeführt und finanziert werden. Und da wird man sich nicht an diesen ursprünglichen, geschätzten Kreditrahmen halten können. Ich nehme an, Bundesrat Ogi wird sich zu dieser Frage noch äussern.

Es liegt ein Antrag von Kollege Aregger vor. Er möchte diese Transitachse ausweiten, und zwar möchte er sie bis Rotkreuz verlängern. Er hat entsprechende Begründungen dargelegt. Er sagt, er wolle kein Präjudiz schaffen für künftige Anschlüsse in Richtung Luzern. Diese Ausweitung aber schafft Präjudizien, nämlich für künftige Anschlüsse aus der Ostschweiz und von Zürich her. Es werden sich da Probleme ergeben. Bei einer Verlängerung Richtung Rotkreuz stellt sich das Problem der Zulaufstrecken. Derzeit besteht kein Handlungsbedarf; die Kapazitäten sind genügend, diese Ausweitung drängt sich nicht auf.

Nun hat Herr Aregger auch von neuen Projekten im Raume Schwyz gesprochen. Ich muss hier wohl nicht meine Bindungen offenlegen, Sie kennen meinen Wahlkanton. Als Kommissionssprecher erlaube ich mir trotzdem eine Feststellung: Mir und – wie ich erfahren konnte – auch Herrn Bundesrat Ogi sind keine solchen Projektvorhaben bekannt. Diese Projektideen gehören eher ins Reich der Phantasien, wenn man von Hängebrücken und anderem spricht. Aber es ist ja nicht verboten, auch Phantasien zu entwickeln, diese kommen reichlich spät und sind doch eher unrealistisch. Wenn vom Anliegen Tiefbahnhof Luzern und von einer linksufrigen Linienführung die Rede ist, so müsste ich aus der Sicht der Schwyzer sagen: Wir reissen uns nicht unbedingt um diese Transitachse. Wir sind uns aber als Transitzkanton gewohnt, entsprechende Lasten mitzutragen, sofern sie in einem zumutbaren Rahmen liegen. Beim Tiefbahnhof Luzern geht man wohl von einer Fiktion aus – ich verweise vor allem auf die letzten Pressepublikationen –: Man hat die Hoffnung, der Personenverkehr würde sich dann durch einen Tief- und Durchgangsbahnhof Luzern abwickeln. Den Gütertransitverkehr aber überlässt man vermutlich gnädigst der Südbahn und dem Kanton Aargau. Man täuscht sich, wenn man glaubt, man könne dann ein Splitting vornehmen. Wer also den Durchgangsbahnhof will, muss auch den Gütertransit übernehmen. Diese Perspektive muss immerhin offengelegt werden.

Ich bitte Sie, bei der Version der Kommission zu bleiben. Wir haben uns bemüht, den Projektierungssperimeter nicht unnötig auszuweiten. Die Ausweitung würde eine Behinderung für künftige Vorhaben bedeuten.

Bundesrat Ogi: Ich werde am Schluss meiner Ausführungen noch die Fragen der Herren Nationalräte Cavadini, Carobbio, Iten und Reichling von heute morgen beantworten.

In Artikel 3 ist – kurz gefasst – ausgeführt, in welchem Ausmass die Gotthardlinie neu gebaut werden soll. Es handelt sich um das Stück zwischen Arth-Goldau und Lugano mit im wesentlichen zwei Basistunnels: am Gotthard und am Ceneri. Mit dieser Strecke ist unter den gegebenen Umständen der grösstmögliche Nutzen zu erreichen. Die Kommissionsberichterstatler Zbinden und Weber haben die Strecke soeben erläutert. Im Rahmen der Beantwortung der Fragen von Herrn Nationalrat Steinegger werde ich noch einige Ergänzungen anbringen.

Zum Antrag Aregger: Der Antrag von Herrn Nationalrat Aregger ist im Zusammenhang mit dem Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie zu beurteilen. Für eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz an die Gotthard-Basislinie werden zusätzliche Abklärungen getroffen. Es geht namentlich darum,

eine Linienführung aus dem Raume Zürichsee in den Raum Arth-Goldau näher abzuklären.

Ende Dezember 1990 wurde eine erste Machbarkeitsstudie abgeliefert. Sie enthält, Herr Nationalrat Aregger, zwei mögliche Varianten, von Zürich durch den Uetliberg respektive über Rotkreuz nach Arth-Goldau.

Als Alternativen dazu sind auch neue Verbindungen über Thalwil–Zug–Walchwilberg–Arth-Goldau und über Thalwil–Rosberg–Arth-Goldau untersucht worden. Alle vier Linienführungsvarianten sind geeignet, die bestehende Linie Rotkreuz–Arth-Goldau zu entlasten. Sie sind zurzeit Gegenstand einer Zweckmässigkeitsprüfung. Die Zweckmässigkeitsprüfung ist eine Entscheidungsgrundlage für die Zusatzbotschaft, die ich ja heute morgen für den Sommer oder Herbst dieses Jahres in Aussicht gestellt habe. Erst wenn diese Studie vorliegt, kann entschieden werden, ob die neue Linie über Rotkreuz geführt werden oder ob eine andere Linie in Frage kommen soll.

Ich bitte Sie deshalb, zum heutigen Zeitpunkt den Antrag von Herrn Nationalrat Aregger abzulehnen. Als weitere Begründung will ich Ihnen zum Nachdenken mitgeben, dass die Kosten einer Neubaustrecke von Rotkreuz nach Arth-Goldau sich auf 686,8 Millionen Franken belaufen würden. Wenn Sie diesen Antrag annehmen, müssen wir diese Kosten zu den 14 Milliarden Franken hinzuschlagen.

Nun darf ich die drei Fragen von Herrn Nationalrat Steinegger beantworten.

1. Es ist richtig, Herr Nationalrat Steinegger, dass die verwendeten Planungsstudien aus einer Zeit stammen, in der das heutige Umweltschutzrecht noch nicht bestand. Für die bundesrätliche Vorlage wurde trotzdem eine Grundlage gewählt, die Aussicht hat, in der weiteren Bearbeitung nach dem heute geltenden Recht, was ja unbestritten vorausgesetzt ist, auch umweltschutzrechtlich zu bestehen.

2. Es ist nicht auszuschliessen, Herr Nationalrat Steinegger, dass im Zuge der weiteren Projektentwicklung noch umweltrechtsbedingte Mehrkosten hinzukommen. Wo und in welchem Ausmass wird indessen erst nach abgeschlossenem Plangenehmigungsverfahren feststehen. Was umweltrechtlich zwingend ist, zeigt sich ja erst auf der Grundlage des Detailprojektes. So weit sind wir zum heutigen Zeitpunkt noch nicht. Dieses allein wird es ermöglichen, die Frage endgültig zu beantworten.

3. Hierzu kann ich Ihnen, Herr Nationalrat Steinegger, ganz klar sagen: nein. Aber es ist noch einmal festzuhalten, dass auch die Planungsstudie Uri nicht von vornherein das Mass aller Dinge sein kann, sondern mit andern, gleichwertigen Varianten verglichen werden muss. Wir haben eine offene Planung. Sie wissen das, Herr Nationalrat Steinegger. Der Kanton kann mitwirken. Der Kanton müsste das auch wissen. Eine optimale Linienführung muss noch gefunden werden.

Die Wünsche des Kantons Uri werden in die Planung einbezogen. Das weiss der Regierungsrat, das wissen Sie. Aber ich stelle fest, dass das Ihre Bevölkerung nicht weiss. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mithelfen könnten, das Wissen hinauszutragen. Wissen sollten Sie auch oder wenigstens zur Kenntnis nehmen, dass die Kommission für die Gotthardachse immerhin 1,4 Milliarden Franken mehr beschlossen hat. Man kann auch so viele Forderungen stellen, dass das ganze Projekt nicht mehr durchführbar ist.

Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass Sie drei Kreditbeschlüsse treffen können. Einen ersten Kreditbeschluss, nämlich die 800 Millionen Franken, für das Projekt. Der zweite Kreditbeschluss wird der Beschluss sein für die Basistunnel. Da können wir dann in die Details gehen. Der dritte Kreditbeschluss wird die Zulaufstrecken betreffen.

Etwas muss ich den Urnern noch sagen, und das in Ergänzung zu dem, was ich schon heute morgen ausgeführt habe. Nach den Kommissionsentscheiden haben die Urner ein Communiqué herausgegeben und erklärt, sie seien zufrieden und einverstanden. Jetzt tönt es plötzlich anders. Man droht sogar mit dem Referendum.

Und Sie, Herr Nationalrat Steinegger, haben heute morgen gesagt, eine Vision, wonach die Neat mit einem Referendum abgelehnt würde, wäre für Sie eine Horrervision. Ich möchte

Sie bitten, mitzuhelfen, diese Horrorvision – auch für mich wäre die Ablehnung der Neat eine Horrorvision – zu verhindern.

Ich möchte nun noch die vier Fragen beantworten.

Herr Cavadini will die Zusicherung, dass die Bauarbeiten am Gotthard so rasch als möglich – noch vor dem Lötschberg – in Angriff genommen werden und dass der Anschluss nach Luino so rasch als möglich studiert wird. Wir setzen uns für die rasche Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie über die Luino-Linie ein. Dazu brauchen wir aber auch das Einverständnis der italienischen Regierung. Die ersten Kontakte sind bereits auf Verwaltungsebene geknüpft.

Herrn Carobbios Frage zielt in die gleiche Richtung; er will allerdings noch wissen, wie es mit dem Regionalverkehr steht. Zu verweisen ist diesbezüglich auf die betriebliche Plattform; danach können auf der Strecke Bellinzona–Lugano 46 Regionalzüge und auf der Strecke Lugano–Chiasso 36 Regionalzüge verkehren, wenn das System einmal voll ausgelastet ist. Ich muss darauf verweisen, dass wir von Bern aus mit Rom in bezug auf die Anschlüsse Regelungen treffen müssen, und da sind natürlich Anpassungen noch möglich.

Zum Baubeginn lässt sich nur – etwas salopp – sagen: «Der Schnäller isch der Gschwinder.» Es besteht Wettbewerb zwischen den beiden Achsen, ganz bewusst, es besteht Wettbewerb. Es kommt darauf an, wer im Plangenehmigungsverfahren am besten vorwärtskommt.

Zu der Frage von Herrn Iten: Er möchte eine verbesserte Verbindung Zürich–Luzern, vor allem aber stellt er sich gegen eine Untervariante Seelisberg. Die Verbindung Zürich–Luzern figuriert im Angebotskonzept «Bahn 2000». Es erfolgt also dort eine Verbesserung der Direktverbindung, allerdings ohne grundlegende neue Investitionen zum heutigen Zeitpunkt. Betreffend Untervariante kann ich Sie beruhigen: Dies ist eine Variante, die in gewissen Innerschweizer Bahnkreisen auftaucht, aber nicht zu den offiziellen Planungen gehört. Weder in der Kommission noch zuvor im Vernehmlassungsverfahren wurde sie unterbreitet.

Zum Schluss zu Herrn Reichling: Sie haben heute morgen die Forderung nach der Trennung von Güterverkehr und Personenverkehr gestellt. Ein strikte Trennung wäre für die Schweiz undenkbar. Undenkbar aus Platzgründen, aber auch aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen. Wir sind ein kleines Land. Diese grossen Schritte, die vielleicht von der Vision her richtig wären, können wir uns zum heutigen Zeitpunkt – trotz Begeisterung für das Projekt – nicht leisten.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Aregger	12 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 3bis (neu)

Antrag Thür

Die Umschlagsterminals für den kombinierten Verkehr werden dezentral konzipiert und in der Schweiz auf mindestens drei Standorte verteilt.

Art. 3bis (nouveau)

Proposition Thür

Les terminaux de transbordement du trafic combiné seront décentralisés et répartis en Suisse sur au moins trois implantations.

Thür: Mit diesem Antrag schlage ich Ihnen vor, dass ein neuer Artikel 3bis geschaffen wird, der festlegt, dass die Umschlagsterminals für den kombinierten Verkehr dezentral konzipiert werden und in der Schweiz auf mindestens drei Standorte zu verteilen sind. Aufgrund der heute zur Verfügung stehenden Planungsunterlagen gibt es Ideen für einen zentralen Güterterminal im Birrfeld, im Raum Brugg. Ein solches Konzept hätte aus ökologischer Sicht für den Kanton Aargau katastrophale

Auswirkungen. Der gesamte Aargau wird vom zu erwartenden Zubringerverkehr und somit auch von der Terminalfrage stark betroffen sein, deshalb ist schon heute aus grundsätzlichen Überlegungen eine Festlegung erforderlich.

Die Frage stellt sich, welches Konzept unter den verschiedenen Gesichtspunkten das optimale ist, ein dezentrales oder eben ein zentrales. Es ist klar, dass unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten der zentrale schweizerische Güterterminal für die gesamte Verladung der schweizerischen Güter die richtige Lösung wäre. Sie würde ermöglichen, dass genügend Güter für einen bestimmten Zielort vorhanden wären, damit über Nacht Blockzüge gebildet und dann anderntags oder während der Nacht in die verschiedenen Wirtschaftsgebiete Europas gefahren werden könnten. Das Konzept mit dezentralisierten Verladestationen und einem Rangierbahnhof auf der Nord-Süd-Achse vor dem Basistunnel, wo Blockzüge gebildet werden könnten, wäre verkehrswirtschaftlich zwar weniger attraktiv, dafür aber verkehrs- und umweltpolitisch um so bedeutsamer, weil dadurch bereits der Zubringerverkehr soweit wie möglich auf die Schiene gebracht werden könnte und die Strassentransporte auf der Ost-West-Achse massiv reduziert werden könnten.

Berechnungen haben ergeben, dass bei einem angenommenen Zentralgüterterminal im Raume Birrfeld aufgrund der heutigen Verhältnisse auf der N 8 aus Zürich ungefähr 120 Lastkraftwagen pro Tag, aus dem Raum Olten 60 und aus dem Raum Basel über die N 3 rund 20 zu erwarten wären – das also unter den heutigen Gegebenheiten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass diese Gütermengen mit der wirtschaftlichen Entwicklung weiterhin zunehmen werden und insbesondere mit dem Angebot eines kombinierten Verkehrssystems – Güterverkehr auf Schiene und Strasse – noch massiv zunehmen werden. Die Verkehrsprobleme, die der Zubringerverkehr bringt, sprechen deutlich gegen einen zentralen Terminal mit Standort Birrfeld. Die heutigen und künftigen Verkehrsbelastungen auf diesem Nationalstrassenabschnitt lassen einen Mehrverkehr nicht mehr zu. Der Engpass Baregggtunnel wird in den nächsten Jahren auch ohne zusätzlichen Zubringerverkehr überlastet sein.

Aus diesen Gründen hat der Regierungsrat des Kantons Aargau in seiner Vernehmlassung dezidiert verlangt, dass nicht ein zentrales Konzept verfolgt wird, sondern ein dezentrales. Wir sind der Auffassung, dass aus ökologischer Sicht eine andere Konzeption tatsächlich nicht vertretbar wäre, weil eine erhebliche Zunahme von Schwerverkehrsfahrten nicht nur im Aargau, sondern im ganzen Mittelfeld auf der Ost-West-Achse zu erwarten wäre, in diesem Gebiet zu einem Verkehrszusammenbruch führen würde.

Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag zu unterstützen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Le présent arrêté sur le transit alpin ne règle ni le trafic combiné, ni les questions inhérentes aux terminaux de transbordement. C'est un objet à part. C'est une tâche confiée aux CFF en relation avec le transit alpin. Il n'est pas possible de répondre aujourd'hui à la question consistant à savoir s'il faut centraliser ou décentraliser ces terminaux de transbordement. En faut-il trois, quatre ou deux? Je suis dans l'impossibilité de vous dire quelle serait la meilleure solution. Je vous prie de ne pas retenir ce genre de proposition. M. Thür et le gouvernement argovien pourront intervenir soit auprès des CFF, soit auprès du Conseil fédéral, au moment où cet objet sera porté à l'ordre du jour.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Nur zur Begriffsklärung, wenn wir vom internationalen Gütertransitverkehr sprechen: Wir haben heute morgen auch von entsprechenden flankierenden Massnahmen gesprochen. Es war die Rede von Güterterminals, und zwar ausserhalb unseres Grenzbereiches. Wir wissen ja, dass aus wirtschaftlichen Gegebenheiten für diesen kombinierten Verkehr vorab entsprechende Distanzen notwendig sind. Diese Distanzen liegen bei über 300 Kilometern. Für die Schweiz wird sich die Lösung aufdrängen, sich im deutschen Raum – wie das heute schon im italienischen Raum der Fall ist – an entsprechenden Bauten und Anlagen zu beteiligen.

Herr Thür aber stellt einen Antrag, der den Inlandgüterverkehr betrifft. Genau das ist nicht Bestandteil dieser Vorlage. Die Kompetenzen für solche Anlagen sind gegeben: Die Bahnen haben die Möglichkeit – ja, es wäre sogar eine selbstverständliche Aufgabe –, diese Probleme anzugehen, Projekte vorzulegen und allenfalls zu verwirklichen, sofern die entsprechenden Tonnagen und Frequenzen gegeben sind. Das ist eine unternehmerische Aufgabe, und ich würde es falsch finden, wenn wir in diesem Transitbeschluss eine Inlandaufgabe formulieren würden.

Bundesrat **Ogi**: Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen. Die Anzahl und die Standorte der Terminals werden sich nach der Nachfrage zur Zeit der Inbetriebnahme des Alpentransits richten.

Wenn wir unser Strassennetz vom Transitschwerverkehr entlasten wollen – und das wollen wir bekanntlich, Herr Nationalrat Thür –, so sind Terminals sinnvollerweise im Grenzraum oder – wenn immer möglich – im Ausland zu erstellen. Daneben benötigt unser Land Terminals für den Import- und Exportverkehr. Deshalb gibt es bereits heute mehr als drei Terminals entlang unserer Nord-Süd-Transitachsen.

Trotzdem ist es kaum sinnvoll, den Beschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale mit Detailbestimmungen über die Anzahl von Bahnhöfen zu belasten. Terminals sind ja nichts anderes als Bahnhöfe für den kombinierten Verkehr.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Thür

25 Stimmen

Dagegen

67 Stimmen

Art. 4

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Das Netz der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) wird durch eine mit einem Basistunnel versehene neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel erweitert.

Abs. 2

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass ein direkter Anschluss an den Simplontunnel möglich ist.

Abs. 3 (neu)

Sie wird durch Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhodetal ergänzt.

Abs. 4 (neu)

Sie soll auch eine direkte Verbindung mit dem Mittelwallis gewährleisten.

Abs. 5 (neu)

Die Erweiterung erfolgt durch Aenderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession.

Minderheit I

(Schmidhalter, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Columberg, Cotti, Kühne, Maître, Martin, Vollmer)

Abs. 1

.... in den Raum Mundbach für den Anschluss nach Italien und in den Raum Raron-Ost für den Autoverlad und die direkte Verbindung mit dem Mittelwallis erweitert.

Abs. 2

Die Erweiterung erfolgt durch Aenderung und Verlängerung der geltenden eisenbahnrechtlichen Konzession. (Abs. 5 der Fassung der Mehrheit)

Minderheit II

(Biel, Giger)

Streichen

Antrag Müller-Meilen

Abs. 1

.... neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach erweitert.

Antrag Luder

Die Anlagen der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon werden durch eine Autoverladeanlage in Heustrich ergänzt. (Rest streichen)

Art. 4

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

Le réseau de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon (BLS) s'accroît d'une nouvelle ligne, avec un tunnel de base, entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Rarogne/Steg/Gampel.

Al. 2

La nouvelle ligne est à concevoir de façon qu'elle permette un raccordement direct au tunnel du Simplon.

Al. 3 (nouveau)

Elle est complétée par des installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich et dans la vallée du Rhône.

Al. 4 (nouveau)

Elle doit également assurer une liaison directe avec le Valais central.

Al. 5 (nouveau)

Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur.

Minorité I

(Schmidhalter, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Columberg, Cotti, Kühne, Maître, Martin, Vollmer)

Al. 1

.... et celle du Mundbach pour le raccordement avec l'Italie, respectivement celle de Rarogne-Est pour le transbordement de véhicules routiers et la liaison directe avec le Valais central.

Al. 2

Cette extension fait l'objet d'une modification et d'une prolongation de la concession ferroviaire en vigueur. (= 5e al. de la version de la majorité)

Minorité II

(Biel, Giger)

Biffer

Proposition Müller-Meilen

Al. 1

.... entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach.

Proposition Luder

Les installations de la Société du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon sont complétées par une installations de chargement des véhicules routiers à Heustrich. (Biffer le reste de l'article)

Schmidhalter, Sprecher der Minderheit I: Interessenbindung: Ich bin Arbeitnehmer in einer mittleren Ingenieurunternehmung, die in einer grösseren schweizerischen Arbeitsgemeinschaft den Auftrag hat, die notwendigen Vorabklärungen auszuführen. Ich bin nicht im Verwaltungsrat der BLS und auch nicht im Verwaltungsrat der SBB. Ich gehöre aber zur Lötschberg-Simplon-Lobby, und ich bekenne mich zu dieser Lobby. Frau Fankhauser hat mir in der Verkehrskommission den Ueberramen «Monsieur Simplon» gegeben, und ich bin stolz darauf.

Berichtigung der Fahne: Nationalrat Paul-René Martin hat den Minderheitsantrag I in der Kommission auch unterstützt und unterzeichnet.

Mit dem Antrag der Minderheit I wird nicht nur der Raum für die zwei Portale im Wallis, sondern es werden gleichzeitig auch die drei Funktionen Ost, West und Autoverlad festgeschrieben, so dass bei Annahme des Minderheitsantrages I die Absätze 2 bis 4 entfallen.

Der Basistunnel Lötschberg hat drei Funktionen:

1. ab dem Jahre 2000 die Bewältigung von – laut betrieblicher Plattform – 30 Prozent des internationalen Transitverkehrs, vor allem des Güterverkehrs, als Entlastung des Gotthards;

2. die Anbindung der Ortschaften Leuk mit Leukerbad, Siders, Sitten und Martinach an «Bahn 2000»;
3. den Autoverlad zwischen dem Berner Oberland und dem Rhonetal.

Im Wallis ist die Anbindung der neuen Basislinie schwieriger zu realisieren, weil ein Ypsilon-Anschluss gemacht werden muss. Es ergeben sich daher zwei Portale, eines für den Ost-Verkehr und eines für den West-Verkehr. Es gibt im Oberwallis drei Stellen, wo die Rhone rechtsufrig direkt am Felsen fliesst und eine Anbindung an die Simplon-Tallinie ideal ist, ohne Landverlust, ohne Lärmimmissionen für direktbetroffene Ortschaften. Es sind dies die Regionen von Leuk, bei Raron-Ost und Brig. Daher kam die erste Forderung aus dem Kanton Wallis, dieses Problem mit einem grossen Ypsilon zu lösen, einerseits nach Brig und andererseits nach Leuk. Das Wallis musste einsehen, dass diese Lösung als beste Lösung der Feind des Guten ist und hat sie aufgegeben. Das Wallis will auch keinen Langtunnel. Auch die Definition Kurztunnel ist ein Unsinn, denn ein Tunnel von 28 Kilometern, wie ihn der Bundesrat vorsieht, ist kein Kurztunnel.

Mit der Kommissionslösung möchte man die Anbindung in der Mitte, das heisst in Raron-Ost, machen. Die Westschweiz würde in Raron angeschlossen. Diesbezüglich besteht Einigkeit. Die Welschwalliser sind mit dieser längeren Fahrzeit von fünf Minuten nach Bern einverstanden, und man kann gleichzeitig mit diesem Portal das Problem des Autoverlads lösen. Es entsteht eine zusätzliche Belastung der bestehenden Simplon-Tallinie von Raron-Ost in Richtung Leuk, Siders, Sitten, und zwar mit dem Mehrverkehr durch den Basistunnel und mit der Aufwertung der Simplon-Tallinie ab Genf. Dieser Mehrverkehr wird ohne Einsprache genehmigt. Das Problem liegt im Oberwallis, und zwar beim Anschluss Richtung Italien.

Bei der Kommissionsvariante wird auf der Höhe Raron-Ost oder Baltschieder die Einleitung des Basistunnels gemacht, und man muss mit einer Brücke über die Rhone und dann durch Visp fahren. Sie haben einen Plan und eine Fotografie von dieser Region erhalten. Es fahren heute bereits Schnellzüge mit 140 Stundenkilometern durch Visp, und es sind minimal 120 Züge pro Tag; zusätzlich werden anschliessend nicht nur die Personenzüge Richtung Italien durch Visp geführt, sondern nach der betrieblichen Plattform auch 104 Güterzüge. Diese Züge fahren direkt durch bestehendes Wohngebiet ohne irgendwelche Schutzmassnahmen, und zusätzlich führt diese Linie den Lonzawerken entlang, und zwar in einem Abstand von etwa 10 bis 15 Metern. Sie sehen auch, dass hier Sicherheitsprobleme entstehen.

Ich bin für die umweltfreundliche Eisenbahn. Ich habe mich in diesen sieben Jahren immer für die Bahn verwendet. Auch ich bin lernfähig, und ich glaube, wir dürfen hier nicht eine Lösung propagieren, die nicht als umweltverträglich bezeichnet werden kann. Darum erwarten wir eine Ausweitung des Planungskorridors. Die Kommissionslösung darf nicht bedeuten, dass man nicht auch eine kleine Umfahrung von Visp studieren darf, anstelle der Durchfahrt Visp müssen wir eine Antenne an den Basistunnel bauen. Der Basistunnel bleibt, Kandergrund-Raron, mit einer Länge von etwa 30 Kilometern und mit einem Vortunnel ab Tellenburg bis Kandergrund und mit dieser zusätzlichen Antenne Richtung Brig.

Einige Zahlen zum Kostenrahmen: Ich werde ganz klar nur Zahlen nennen, die in der Botschaft stehen oder die ich in der Kommission bekommen habe. Wir haben in der Kommission über diese zusätzlichen Massnahmen beim Basistunnel Lötschberg diskutiert. Es wurde festgehalten, dass auf der Seite Bern ein Vortunnel ab Tellenburg gebaut werden sollte und, wenn es die Kapazität erfordert, auf der Strecke Heustrich-Frutigen der sogenannte Niesentunnel. Auf Walliser Seite erhalten wir mit dem Basistunnel Raron eine Mehrlänge von etwa 4 Kilometer gegenüber der Botschaftsvariante und Mehrkosten im Umweltbereich. Diese Kosten wurden auf 800 Millionen Franken geschätzt und wurden auch als Reserveposition im Beschluss C aufgenommen. Gleichzeitig wurde die Teuerung für 1990 und 1991 auf 450 Millionen Franken berechnet. Ich bin persönlich der Meinung, dass wir innerhalb dieses Kostenrahmens die beste und eine finanziell tragbare Lösung suchen müssen. Wir müssen ein Projekt vorlegen, das

die Akzeptanz der Region und der Regierung hat; nicht der Nationalrat entscheidet, ob diese oder eine andere Lösung gewählt wird.

Für die Durchfahrt von Visp ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen und eine UVP durchzuführen. Die Optimierung des Projektes muss vorangetrieben werden, und es muss gespart werden, damit der Kostenrahmen nicht noch einmal erhöht werden muss. Ich bin auch als Ingenieur überzeugt, dass wir es hier nicht mit Kostenrahmen à la Furkatunnel oder Locarno zu tun haben.

In der ersten Studie 1987 wurden diese Tunnels mit einem durchschnittlichen Laufmeterpreis von 60 000 Franken projektiert. 1989 waren es 76 000, und heute sind wir, inklusive Teuerung, die wir für Ende 1991 berechnet haben, bei etwa 80 000 Franken angelangt. Sie sehen also, dass wir es mit realen und gerechneten Zahlen zu tun haben.

Ein zweites Argument, das immer wieder gegen diese Lösung vorgebracht wird, ist die Bauzeit, weil man meint, dass der Bau eines Langtunnels länger dauert; das stimmt nicht. Dieser Tunnel kann in der kürzestmöglichen Bauzeit von sieben Jahren für das Jahr 2000 erstellt werden. Wir haben in Uri und im Tessin die gleichen Probleme angetroffen. Auch ein Regierungsrat hat mir letzthin in einer offenen Diskussion an einem Podiumsgespräch erklärt, dass die Bevölkerung mit Sichel und Heugabel dastünde, wenn die Bundesratslösung in Uri realisiert werden sollte. Sie sehen also, dass nicht nur die Walliser Opposition machen und das beste Projekt wollen, sondern auch die Urner und mit Sicherheit auch die Tessiner. Ich glaube, wir sollten hier – wenigstens was die Ausweitung des Planungskorridors anbetrifft – dem Wallis die gleichen Chancen geben wie den Regionen Uri, Tessin und Berner Oberland.

Biel, Sprecher der Minderheit II: Schon beim Eintreten habe ich betont, dass wir uns dafür einsetzen sollten, eine einzige Lösung zu treffen und uns voll darauf zu konzentrieren und unsere Kräfte nicht zu verzetteln. Das bedeutet, dass wir auf den Lötschberg-Basistunnel verzichten sollten. Unser Streichungsantrag hat also nichts anderes zur Folge, als dass man den Lötschberg aus dieser Vorlage streicht.

Brauchen wir diesen Lötschbergstunnel? Der Bundesrat führte drei Gründe an:

1. Verbesserung der Qualität der Transitlinien – was das auch bedeuten mag, Herr Bundesrat Ogi –;
2. Ergänzung der «Bahn 2000»;
3. Rawil-Ersatz.

Nach Diktation des Bundesrates rechtfertigen nur diese drei Aufgaben zusammen diese neue Linienführung am Lötschberg. Hinzu kommt, dass durchwegs behauptet wurde, man könne, wenn man den Lötschberg realisiere, rascher eine Nord-Süd-Verbindung erstellen als am Gotthard. Was bedeutet das? Erstens handelt es sich nicht um eine Nord-Süd-Verbindung. Sie geht zwar in den Süden, aber wir landen im Rhonetal. Die internationale Transitaufgabe verbindet doch Italien und Nordeuropa. Das müssen wir sehen. Es bleiben immer noch der alte Simplontunnel und die alte Strecke von Iselle nach Domodossola.

Es wirkt immer gefährlich und verdächtig, wenn man sehr viele Gründe aufzählen muss, um etwas zu rechtfertigen. Der Bundesrat tut das in seiner Botschaft sehr wortreich; das macht die Sache aber nicht besser. Geht man den Dingen auf den Grund, bemerkt man, dass es um etwas ganz anderes geht, Herr Bundesrat Ogi: Wie ich bereits beim Eintreten sagte, möchte man sich die Zustimmung möglichst vieler Regionen zum Bau einer neuen Alpentransitlinie erkaufen. Man möchte die Westschweiz, den Kanton Bern und den Kanton Wallis freundlich stimmen. Das ist doch der Grund.

Jetzt greife ich kurz auf Vergangenes zurück. Wenige in diesem Saal waren bereits dabei, als wir 1976 beschlossen haben, den Lötschberg durchgehend auf Doppelspur auszubauen. Es ist vielleicht interessant, daran zu erinnern, was damals alles gesagt wurde. In Ihrer Botschaft ist praktisch nicht davon die Rede, und in der Kommissionsberatung hat man diese Doppelspur mehr oder weniger vergessen. Wir haben dafür bis heute 784 Millionen Franken ausgegeben. Dazu

kommen noch die Zinsen. Die Zinskosten sind nie genau ausgewiesen worden; wenn ich aber aufgrund der damaligen Botschaft hochrechne, sind es über 250 Millionen Franken. Das heisst, dass wir bereits mehr als eine Milliarde Franken in die gewaltige Qualitätsverbesserung einer bestehenden Transitlinie investiert haben. Das wollen wir doch nicht vergessen. Damals begründete man diesen Ausbau mit gewissen Kapazitätsfragen. Man führte aus, zusammen mit der bestehenden Gotthardstrecke sei das zur Erfüllung aller Transitwünsche ausreichend. Es war die Rede davon, dass man zwischen 28 und 36 Millionen Tonnen Güter transportieren könne, davon 11 Millionen Tonnen durch den Lötschberg und eine Million Tonnen durch das Rhonetal.

Ich habe nochmals alle Botschaften zur Doppelspur eingesehen, ebenso, was uns zu «Bahn 2000» alles vorgemacht wurde. In der Abstimmungsbroschüre vom Herbst 1987 wird im Zusammenhang mit «Bahn 2000» mit keinem Wort erwähnt, dass ein Beschliessen dieses Projektes den Bedarf nach einem neuen Basistunnel nach sich ziehe.

Schauen wir uns noch die Kapazitäten an: 550 Züge – diese Zahl steht in verschiedenen Dokumenten –, davon 300 über den Lötschberg-Basistunnel. Aber wegen der Zufahrten sind im Norden nur 300 und im Süden 220 Züge möglich. Selbst nach Realisierung des Lötschberg-Basistunnels soll der Simplontunnel nicht ausgelastet sein. Wir haben also vier Geleise, die nach Brig führen, und zwei, die weggehen. Und jetzt will man noch einmal zwei bauen und behauptet dann immer noch, der Simplon sei nicht ausgelastet. Wozu brauchen wir das also?

Und jetzt kommt das Beste: der Rawil-Ersatz. Bitte, glauben Sie mir zumindest das: Es hat sich wahrscheinlich niemand in diesem Saal so intensiv mit dem Rawiltunnel auseinandergesetzt wie ich. Wir haben ihn gründlich geprüft! Er hätte 1,34 Milliarden Franken gekostet, also nicht einmal die Hälfte dessen, was der Lötschberg-Basistunnel kosten wird, und er war nicht rentabel, nicht zu verantworten – weder mit Nutzwertanalysen noch mit Kosten/Nutzen-Analysen. Und nun kommt ein viel grösseres Bauwerk, welches als Rawil-Ersatz gelten wird. Sicher können und sollen wir den Autoverlad verbessern; das können wir aber schon heute, dazu brauchen wir diesen Tunnel nicht.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen, aus gesamthaften Ueberlegungen können wir diesem Lötschbergertunnel nicht zustimmen. Er ist ein sehr teures Objekt, um sich die politische Zustimmung weiterer Regionen zu erkaufen.

Noch ein Wort zur Gesamtbeurteilung: Ich habe Ihnen dargelegt, dass ich aus sachlichen Gründen gegen diesen Lötschbergertunnel bin. Ich habe diesen Antrag jedoch auch aus politischen Gründen gestellt. Es erscheint mir unerlässlich, dass das Parlament entscheidet, welches Konzept es will, und nicht einfach ein Gesamtkonzept des Bundesrates übernimmt. Sie haben jetzt die Gelegenheit zu entscheiden: Wollen Sie eine neue Alpentransversale, oder wollen Sie die Lösung des Bundesrates? Sie alle übernehmen die Verantwortung für das, was geschehen wird. Es ist zumindest ein Verdienst unseres Antrages, dass sich jeder Parlamentarier dazu äussern kann.

Ich möchte noch etwas zu den hier ausgeteilten Geschenken sagen: Aus mir nicht immer erfindlichen Gründen wollen die Politiker für alle Regionen neue Linien. Ob es das Volk dann will, wage ich zu bezweifeln. Denken Sie nur an das jahrelange Gezänk um das 500-Millionen-Franken-Geschenk am Vereinatunnel, das wir einer Bevölkerung gemacht haben, die es nicht will, und zwar weder im Engadin noch im Prättigau. Man streitet sich immer noch, obwohl scheinbar jetzt die ersten Baumaschinen aufgefahren sind. So könnte es Ihnen auch am Lötschberg gehen. Die heutigen Beschlüsse werden Folgen haben, ich habe versucht, das in der Eintretensdebatte aufzuzeigen – kräftige Folgen auch in finanzieller Hinsicht. Denken Sie daran, es gibt ein gutes armenisches Sprichwort, das sagt: «Auch ohne dass der Hahn kräht, wird der Tag dämmern.» Er wird einmal dämmern, aber eben, dann sind wir alle nicht mehr hier.

Müller-Meilen: Ich unterstütze den Antrag der Kommission und des Bundesrates auf den Bau von zwei Basistunnels

Lötschberg und Gotthard. Ich beantrage Ihnen, den Projektierungsraum für den Lötschbergertunnelausgang im Wallis etwas zu erweitern und den Raum Gampel/Steg/Raron, wie es die Kommissionsmehrheit vorschlägt, um den Ort Mundbach zu ergänzen. Gegenüber dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates wird der Projektierungsraum im Norden vom Raum Frutigen auf den Raum Frutigen/Heustrich erweitert, im Süden um Mundbach auf den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach. Ich halte diese Erweiterung, wie sie ähnlich auch am Gotthard vorgenommen wurde, für verantwortbar. Am Gotthard wurde statt Amsteg der Raum Erstfeld/Silenen und statt Bodio im Süden der Raum Bodio und die allfällige Erweiterung in den Raum Luino in den Beschluss aufgenommen.

Ich möchte zunächst darlegen, was dieser Antrag enthält und – ebenso wichtig – was er nicht enthält, um Unterschiebungen vorzubeugen. Er beinhaltet eine Erweiterung des Projektierungsraumes, aber er legt das südliche Lötschbergtor keineswegs fest – auch nicht auf Mundbach; das muss ganz klar gesagt werden. Deshalb unterscheidet er sich auch von der Stellungnahme der Walliser Regierung und vom Antrag Schmidhalter, der für den Anschluss nach Italien auf Mundbach fixiert ist. Ich möchte das zuhanden der Materialien und zuhanden der Projektierer unterstreichen. Die Erweiterung des Projektierungsspielraumes, wie sie auch andernorts bei den Basistunneltoren erfolgt ist, soll das Auffinden der optimalen Lösung erleichtern – optimal aus einer ganzheitlichen Schau, die technische, umweltpolitische und finanzielle Aspekte umfasst. Dass sich auch Umweltprobleme, vor allem auch Lärmschutzprobleme, bei der Linienführung im Wallis stellen, haben wir schon zur Genüge gehört.

Ein zweiter Gesichtspunkt: Der Kostenrahmen, wie er im Antrag zum Beschluss C für den Lötschberg enthalten ist, wird durch meinen Antrag nicht tangiert. Die Projektierung muss sich an diesen Kostenrahmen halten. Herr Bundesrat Ogi, Sie haben beim Eintretensreferat vier Anträge, die an sich gar nichts miteinander zu tun hatten, aufaddiert und sind dann auf 2 Milliarden gekommen. Ich glaube, es geht nicht an, Sachen, die wirklich nichts miteinander zu tun haben, aufzuaddieren. Das ist keine redliche Argumentation. Im Rahmen der vorgesehenen Totalkosten von 4250 Millionen Franken für den Lötschberg, wie es Ihnen die Kommission vorschlägt, sollen bessere Lösungen projektiert werden. Vielleicht wird auch die Umweltverträglichkeitsprüfung bereits gewisse Weichen stellen, aber es soll auf jeden Fall offenbleiben, ob es eine Verlängerung des Basistunnels oder auch ein Zufahrtstunnel sein soll, ob hier andere Massnahmen im Sinne der besten Lösung getroffen werden können. Also die Flexibilität soll erhalten bleiben. Aufgabe des Bundesrates wird es ja dann sein, das Projekt zu genehmigen, er behält also die Zügel durchaus in der Hand, und auch das Parlament bleibt am Drücker. Es hat die verschiedenen Tranchen zu bewilligen und muss daher bei einem über die vorgesehenen Kredite hinausgehenden Projekt um Zustimmung ersucht werden.

Ich habe beim Eintretensreferat festgestellt, dass Detailanträge das ganze Konzept nicht sprengen dürfen, um nicht das Ganze zu gefährden; auch dieser Antrag ist daraufhin zu prüfen. Wird der Projektierungsraum damit nicht unerträglich erweitert? Wird die Bauzeit damit nicht so verlängert, dass der Sinn des Lötschbergs im ganzen Konzept verlorengeht? Werden damit nicht die Kosten nochmals ganz erheblich erhöht? Diesen drei möglichen Einwänden gilt es zunächst nachzugehen. Die neue Bezeichnung Gampel/Steg/Raron/Mundbach ist durchaus vergleichbar mit der Ausdehnung der Projektierungszone für das Nordportal auf den Bereich Frutigen/Heustrich. Dort ist der Durchmesser etwa 14 Kilometer; im Süden wäre er etwa 17 Kilometer. Die Bauzeit wird auch im extremsten Fall, d. h. im Fall eines Tunnels nach Mundbach, von 7 bis 10 Jahren auf 8 bis 11 Jahre erweitert – 7 bis 10 Jahre gemäss Kommissionsantrag –, also nur um ein Jahr, wobei gar nicht garantiert ist, dass dann diese längste Variante überhaupt auch die optimalste ist. Es schiene mir, dass das noch ein tragbarer Rahmen wäre. Im übrigen hat ja auch hier der Bundesrat die Möglichkeit, gewisse Grenzen zu setzen. In bezug auf die Kosten muss an den vorgegebenen Rahmen im Beschluss C erinnert werden: Die dort für das Wallis vorgesehene Reserve

von 375 Millionen Franken sollte sowohl für eine allfällige Verlängerung des Basistunnels – falls sie sich wirklich aufdrängt – als auch für eine Lösung mit einem Zufahrtstunnel oder für eine andere Lösung ausreichen. Geht man vom gleichen Tunnelleingang im Norden aus – und nur das ist eine faire Vergleichsbasis –, so würde gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Verkehr bei einer maximalen Verlängerung des Tunnels ein Preisunterschied in der Grössenordnung von rund 300 Millionen Franken entstehen. Dieser Betrag liegt im Rahmen der vorgesehenen Reserve.

Mein Antrag sprengt also das Gesamtkonzept keineswegs. Eine massive Walliser Lobby hat auf die vorberatende Kommission und dann auf diesen Rat einzuwirken versucht, was mich verärgert hat und vielleicht kontraproduktiv gewirkt hat. Aber der Walliser Staatsrat und die Vertreter des Wallis haben bereits zurückstecken müssen. Ihre Bäume sind nicht in den Himmel gewachsen; vom ursprünglichen Ziel (Basistunnel nach Brig) mussten sie abrücken. Sie haben sich dann einseitig an den letzten Anker, an Mundbach, gekrallt. Auch diese Starrheit scheint mir verfehlt. Aber wir sollten nicht aus Verärgerung die Möglichkeit für die optimalste Lösung im Wallis verbauen, und welche diese sein wird, wird sich – wie bei den anderen Basistunnelportalen – auch hier erst bei der Projektierung erweisen.

Eine Zwischenbemerkung: Ich vertrete keinerlei Walliser Interessen. Ich besitze nicht einmal ein Ferienhaus oder einen Rebstock im Kanton Wallis. Ich handle mit diesem Antrag allein aus staatspolitischer Verantwortung. Mein Antrag nötigt zu keiner Lösung, aber wir wollen dem Wallis das Recht zubilligen, das wir allen anderen Gegenden auch zugebilligt haben, nämlich die Optionen offenzuhalten und bei der Projektierung eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen. Es gilt, die stark verhärteten Fronten im Interesse des Ganzen etwas aufzulockern. Mein Antrag ermöglicht dies, ohne das ganze Konzept aus den Angeln zu heben und ohne dem Bundesrat und dem Parlament die Entscheidungskompetenz aus den Händen zu nehmen. Wenn wir damit den Grossteil des Widerstandes einer Region gegen den Alpentransit aus dem Wege räumen können, um so besser. Auch dies wäre nicht geringzuachten. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Luder: Mein Antrag will – wie der Antrag der Minderheit II (Biel) – einen Verzicht auf den Lötschberg-Basistunnel. Für die Verkehrsentslastung des Kantons Uri soll aber nach dem Antrag in Heustrich die Autoverladeanlage mit dem heutigen Beschluss gebaut werden können. Was sagt die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn über sich selber? Gemäss Schrift der «BLS 2000» vom 20. März 1990: «Die Ende 1991 durchgehend auf Doppelspur ausgebauten BLS kann gegenüber heute einen weit höheren Beitrag an den alpenquerenden Verkehr leisten. Bei entsprechender Aufteilung zwischen SBB und BLS kann der stetig zunehmende Transitverkehr dank der neu geschaffenen Doppelspur aufgefangen werden.» Weiter: «Der Transitverkehr Ausland-Ausland über den Lötschberg ist nur gering, da ein entsprechendes Angebot weitgehend fehlt.» Die BLS klagt: «Der Anteil am gesamten Bahntransitverkehr durch die Schweiz beträgt für uns nur 4 Prozent, weil fast alle Transitzüge über den Gotthard geführt werden.» In diesem Zusammenhang wird festgestellt: «Die Verkehrsteilung SBB/BLS erweist sich immer mehr als ein zu starres Gebilde, um die Gleichwertigkeit der Transitachsen sicherzustellen.» Das, was die Lötschbergbahn braucht, sind nicht neue Schienen in einem zurzeit nicht nötigen Basistunnel, sondern eine bessere Verkehrsaufteilung mit den SBB, mehr Lokomotiven und eine bessere Stromversorgung, um die Leerkapazitäten zu nutzen, modernes Rollmaterial mit guten Serviceleistungen in den Zügen, zum Beispiel Züge wie der Pendolino. Damit könnte dem Zeitbegehren Rechnung getragen werden, ohne neue Schienen.

Zum Autoverlad in Heustrich: Dieser Autoverlad ist ein altes Postulat. Schon als Mitglied der kantonal-bernerischen Verkehrskommission bin ich damit konfrontiert worden. Es ist nicht nur ein altes, sondern auch ein berechtigtes Postulat. Den drei Verladestationen im Süden (Goppenstein, Brig und Iselle) steht im Norden nur eine gegenüber (Kandersteg). Die Ver-

kehrsbelastung steigt vor allem in Spitzenzeiten im Kandertal über das Zumutbare hinaus. Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn äussert sich wie folgt zu dieser Frage: «Ob teilweise der Autoverlad in den Raum Heustrich verlegt wird, hängt von politischen Entscheidungen ab. Keinesfalls darf die Bahn finanziell belastet werden.» Heustrich kann unabhängig vom Basistunnel gebaut werden. Damit wird die Lötschbergbahn in die Lage versetzt, auch ohne Basistunnel die Funktion eines Rawil-Ersatzes zu übernehmen.

Mit der Zustimmung zu meinem Antrag helfen Sie mit, zu verhindern, dass die neu erstellte Lötschberg-Doppelspur nicht zu einer 800-Millionen-Fehlinvestition wird.

Günter: Ich möchte namens der LdU/EVP-Fraktion den Antrag Biel auf Streichung des Basistunnels Lötschberg unterstützen. Ich bin besonders froh, dass ich als Berner für die Fraktion hier sprechen und darum auch begründen kann, warum ich für diese Streichung bin. Alpentransit ist in erster Linie ein Gütertransit, und ich glaube nicht daran, dass die während 24 Stunden am Tag durchrasenden Güterzüge für die Region, die diesen Zügen beim Durchrasen zusehen darf, von positiver Bedeutung sein werden. Ich bin überzeugt, dass die Region, welche diesen Verkehr aufnehmen muss, im Gegenteil ein Opfer bringt: Es ist nicht ein Dürfen, es ist ein Müssen. Ich bin überzeugt, dass die entstehenden Immissionen die Lebensqualität der belasteten Gebiete verringert, und zwar trotz aller Schönfärberei, die wir heute morgen betrieben haben, zum Beispiel beim Umschreiben des Artikels 1. Die Tünche wird spätestens dann von den Versprechungen abblättern, wenn der Bau beginnt und die Tausenden von Lastwagen mit Aushub in der Gegend herumzufahren beginnen. Ich verstehe daher die Bevölkerung des Kantons Uri sehr gut, die bereits per Standesinitiative und auch sonst ihre Bedenken angemeldet hat: Sie hat recht. Diese Alpentransversale bauen wir nicht, weil sie eine gute Sache ist, sondern weil wir müssen wegen der EG, weil alle anderen Optionen noch schlechter sind; wir haben keine Wahl. Die richtige Wahl wäre, das Güter-Perpetuum-mobile, das sich da in Bewegung gesetzt hat, zu bremsen. Aber das steht nicht in unserer Macht. Darum: wenn schon Transit, dann auf der Schiene.

Das bedeutet nun aber nicht «je mehr Schiene, desto besser», denn unnötige Bahnbauten sind auch nicht besonders umweltfreundlich; sie kosten Geld, Steuergelder; sie benötigen zum Bau und Unterhalt riesige Mengen Energie. Es gibt sowohl für die Energie wie für die Finanzen sinnvolleren Einsatz als überflüssige Tunneln. Ich nenne Ihnen aus dem Bereich Verkehr nur ein Beispiel: Wenn wir mit der Swissmetro vorwärtskommen würden, würde das der Romandie wesentlich mehr bringen in bezug auf Einbindung in die Schweiz. Es würde auch der Ostschweiz ganz wesentlich mehr bringen als irgendein Anschluss an einen Gütertransit. Es ist ein Jammer, dass dieses Projekt nicht weiter ist; unter anderem wurde es gebremst, weil man eben diese gigantischen Projekte «Bahn 2000», Neat usw. durchziehen wollte, und die SBB-Verantwortlichen Angst haben, das Fuder zu überladen. Darum haben sie dieses wirklich zukunftsgerichtete Projekt gebremst – eine ganz kurzsichtige Strategie. Das Projekt vereinigt nämlich wenig Landverbrauch, wenig Lärmimmissionen, schnelle Verbindungen und niedrigen Energieverbrauch. Es würde die Regionen der Schweiz zusammenbringen, und eine ausgeglichene Entwicklung im ganzen Lande könnte die Folge sein. Im Sinne der Konzentration der Kräfte auf das Nötige, im Sinne der Konzentration der Immissionen dort, wo es unbedingt nötig ist – und nur dort –, im Sinne des haushälterischen Umgangs mit den Finanzen und im Hinblick auf andere, kommende nötige Investitionen im Bereiche des öffentlichen Verkehrs stimmt die LdU/EVP-Fraktion dem Antrag Biel zu. Die Fraktionsmehrheit stimmt natürlich nach diesen Betrachtungen auch dem Antrag Luder zu, und wir ersuchen Sie mitzuwirken, unsere Steuergelder dort einzusetzen, wo sie wirklich Sinn machen, und das bedeutet, auch wenn man für die Bahn ist – und gerade, wenn man für die Bahn und den Umweltschutz ist –, Streichung dieses unnötigen Lötschberg-Basistunnels.

Fierz: Ich kann bekanntgeben, dass sich die grüne Fraktion ebenfalls dem Antrag Biel anschliesst, ebenso dem Zusatz Luder. Das Meiste wurde gesagt. Wir in Bern erinnern uns noch sehr gut, wie uns die Lötschberg-Doppelspur als die Lösung für den Lötschbergtransit verkauft wurde. Man hat gesagt: Dann ist das gelöst, und sonst brauchen wir nichts. Wir von der grünen Fraktion können uns knurrend gerade mit dem für die EG nötigen Loch durch den Gotthard abfinden, mit allen Umweltauflagen – aber nicht mit dem Lötschberg. Wir nennen das die «Neat Light». Aber so, wenn jede Region noch ihre Spezialwünsche aufbläst, wird das Paket zu schwer. Die Frage ist schon, Herr Biel, ob man nur die Regionen mit diesen Zusatzlinien gekauft hat. Man hat auch mit der «Bahn 2000» und dem Neat-Projekt sozusagen alle Tiefbauunternehmen der Schweiz gekauft und sozusagen alle Ingenieurbüros. Die Ingenieure sprechen eigentlich nur noch hinter vorgehaltener Hand kritisch über diese Projekte, obwohl man dort auch solche Stimmen hört. Im ganzen ist es auch so, dass das Projekt wahnsinnig teuer wird: Man ging von 9 Milliarden Franken aus; jetzt sind wir bei 14 Milliarden – und jeder Tunnel hat doppelt so viel gekostet, als man gesagt hat –, und es gibt 30 Milliarden. Wer zahlt das am Schluss? Wenn wir nicht Steuern erhöhen, müssen wir Geld aufnehmen, und dann zahlen es indirekt wieder die Mieter oder die Sparer, die über die Inflation enteignet werden. Dann können wir wieder Hypothekarzinsdebatten führen.

Wir finden dieses Projekt in der vorliegenden Kommissionsform eine Hochstapelei und empfehlen, Herrn Biel und Herrn Luder zu folgen, und werden uns später, wenn das Parlament kein Einsehen hat, auch vor dem Souverän für eine vernünftige Lösung einsetzen.

Blocher: Es steht dem Kommissionsvorschlag eine extreme Variante gegenüber, nämlich die Strecke Bern-Lötschberg-Simplon überhaupt nicht auszubauen, wie das Herr Biel vorschlägt. Natürlich ist diesem Vorschlag ein Vorteil nicht abzuspüren, nämlich der der Konzentration. Aber er hat eben drei gewichtige Nachteile, nämlich erstens den Nachteil, dass wir keine Konkurrenz zwischen zwei Linien haben – das betrachte ich als einen sehr grossen Vorteil: der schnellere wird der Nutzniesser sein, d. h. für die Realisierung meines Erachtens sehr viel –, und zweitens brauchen wir für die lange Zeit, bis der Gotthard funktioniert, diese Ausweichvariante, und drittens – da war der Bundesrat realistisch – braucht es dieses innenpolitische Gleichgewicht. Ich betrachte die Lösung, die die Mehrheit vorschlägt als richtig. Die Mehrheit ist den Wünschen des Kantons Wallis und des Kantons Bern sehr weit entgegengekommen.

Im wesentlichen umstritten ist der Südteil: Die Mehrheit hat also einen Ausgang im Raum Raron/Steg/Gampel vorgeschlagen. Es ist noch nicht ganz genau festgelegt, wo das ist. Sie hat auch – und das ist nun das wesentliche – dafür gesorgt, dass ein späterer Bau Richtung Brig-Simplon möglich ist. Das braucht es heute nicht, und das braucht es noch lange Zeit nicht, das braucht es eines Tages vielleicht. Sie müssen einmal die Anzahl Züge im Wallis anschauen und die Verbindungen, die ins Wallis gehen, und Sie müssen vielleicht einmal die Zahlen aus dem schweizerischen Mittelland anschauen, z. B. im Raum Lenzburg. Es ist eine falsche Konzession, wenn wir dieses Projekt nochmals mit so hohen Investitionen belasten, wir haben das nämlich bereits getan. Wenn man dieses Fuder überlädt, dann begreife ich, dass man zum Schluss kommt, das Lötschbergprojekt sei abzulehnen.

Darum bitte ich Sie dringend, der Mehrheit zuzustimmen, und nicht dem Antrag von Herrn Schmidhalter und auch nicht dem Antrag von Herrn Müller-Meilen. Ich weiss nicht recht, was der Unterschied zwischen dem Antrag Schmidhalter und dem Antrag Müller ist. Der Antrag Schmidhalter ist wohl der ehrlichere, denn er sagt klar, was er will, und der andere lässt es offen und tut so, als könnte man noch entscheiden. Oder sind das politische Unterschiede, dass das eine ein CVP-Vorschlag ist und das andere ein freisinniger? Ich weiss es nicht, aber in der Sache, Herr Müller, ändert sich nichts.

Sie nehmen hier auch Mundbach auf, und Sie werden sehen, es wird dann, wenn wir Ihnen zustimmen, auf den Antrag

Schmidhalter hinauslaufen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dann plötzlich der Kanton Wallis verzichten würde. Nun, der Kanton Wallis legt grossen Wert darauf – ich begreife, dass er noch mehr möchte –, aber der Kanton Wallis bekommt schon mit der Mehrheit eine sehr gute Linienführung. Wenn der Gotthard fertig ist, ist im wesentlichen die Bern-Lötschberg-Simplon-Strecke eigentlich ein Rawil-Ersatz. Und wenn es dann anders sein sollte, dann haben wir immer noch die Möglichkeit zu bauen. Die Option ist mit der Mehrheit gegeben, aber wir tätigen nicht im voraus eine weitere Milliardeninvestition.

Wir sind der Meinung, dass wir, wenn wir der Mehrheit nicht zustimmen, sondern der Minderheit, das Fuder eindeutig überladen.

Mme Antille: Je voudrais apporter ici mon soutien total à la proposition défendue par M. Müller-Meilen, qui apparaît à mes yeux comme la plus ouverte et la plus souple. En effet, cette proposition répond aux principes de base définis par le Conseil fédéral et par la majorité de la commission, à savoir doubler la ligne du Lötschberg, construire un tunnel de base et équiper cette ligne d'une installation de chargement de véhicules dans les cantons de Berne et du Valais. Les principes de base étant respectés, la proposition de M. Müller-Meilen a l'avantage de laisser ouverte la possibilité de raccordement avec l'Italie, comme avec le Valais central. Elle permet également d'étudier toutes les variantes possibles, celles qui après étude géologique et étude d'impact pourront répondre aux exigences de l'environnement, au respect de la durée des travaux et des coûts financiers. Je rappelle que la vallée du Rhône entre Rarogne et Brigue est une bande de terre étroite, occupée par de nombreuses habitations et par des entreprises, ce qui réduit encore la marge de manoeuvre. Il convient donc de ne pas se fermer des portes aujourd'hui déjà, de façon à trouver un tracé acceptable et satisfaisant pour toutes les parties concernées. Dans le cadre de la construction des routes nationales, il est arrivé souvent qu'on ait dû changer des tracés, cela n'a pas remis en cause les principes, mais a permis de faire mieux. Il faut donc en retenir les enseignements.

Certains craignent que la proposition que je soutiens entraîne des retards dans les travaux et conséquemment des dépassements de crédits. Nous ne devons pas nous cacher la réalité, ce projet coûtera cher, très cher, mais certainement pas aussi cher que si nous nous heurtons à des quantités d'oppositions venant des régions. Je vous demande donc, d'appuyer la proposition Müller-Meilen qui a ma préférence et qui, mieux que les autres, permet la réalisation d'un grand projet, capable de satisfaire à la fois le Valais, la Suisse et l'Europe.

Eggenberg-Thun: Ich bin Verwaltungsrat der in Diskussion stehenden Gesellschaft und äussere mich nicht zur Grundsatfrage, ob überhaupt ein Basistunnel gebaut werden soll oder nicht. Zum Glück hat Herr Kollege Biel den Antrag in der Kommission schon eingereicht. Es hat dort eine lange Diskussion stattgefunden, so dass die Kommissionssprecher in der Lage sein werden, den Kommissionsantrag auf die doppelte Achse, Gotthard und Lötschberg, im Namen der Kommission vor dem Plenum zu begründen. Hingegen haben beide Antragsteller, die Herren Biel und Luder, Bezug genommen auf den Doppelspurausbau, und ich möchte hier doch einiges klarstellen:

Es trifft zu, dass das Parlament 1976 diesen Entscheid gefällt hat. Es trifft auch zu, dass damals Verkehrsprognosen gemacht worden sind. Alle Prognosen von 1976, die den Verkehr in der Schweiz betreffen, sind falsch. Es sind alle ausnahmslos durch die Entwicklung überholt worden. Das wusste man damals nicht. Ähnliches ist auch Herrn Kneschaurek mit seinen Prognosen passiert. Es ist relativ leicht, Prognosen 15 Jahre später zu beurteilen und dann zu sagen, sie seien falsch. Hingegen wäre es ein gewaltiger Irrtum, diesen Doppelspurausbau jetzt sozusagen als Fehlinvestition darzustellen. Man hat ja damals gewusst, dass es keine andere, in vernünftiger Zeit realisierbare Lösung gibt als den Ausbau des Lötschbergs, wenn man die Bahnkapazität im Güterverkehr erhöhen wollte. Damals verfügten wir über 15 Millionen Tonnen – es ist darauf

hingewiesen worden –, und man hat mit dem Ausbau der Linie dann auf 24 Millionen Tonnen steigern können. Vorher waren – es ist von Herrn Biel erwähnt worden – am Gotthard 12 Millionen Tonnen und am Lötschberg 3 Millionen Tonnen, und sobald die Anlage voll in Betrieb sein wird, ist am Lötschberg eine Kapazität von ebenfalls 12 Millionen Tonnen vorhanden. Aber es trifft auch zu – Herr Luder hat darauf hingewiesen –, dass noch Kapazitäten frei sind. Nur sind wir in der Begründung nicht gleicher Meinung: Er nennt das Material und die Personalprobleme. In der Regel pflegt man dann auch noch gerade zu sagen, dass der Bahnhof Domodossola nicht in der Lage sei, höhere Kapazitäten aufzunehmen. Er kann nach einem Ausbau die Kapazitäten aufnehmen. Das Problem stellt sich bei den Zulaufstrecken zum Lötschberg; bei den Zulaufstrecken zum Lötschberg, nördlich von Bern, das sind SBB-Strecken. Und ausgerechnet der Antragsteller Luder hat ja seine Wahl nicht zuletzt diesem Problemkreis zu verdanken – das muss doch mal gesagt sein, damit man die Interessensituation auch klar festlegen kann.

Nun zu den Anträgen – das scheint mir wichtig –, die die Planungsräume verändern wollen, also die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen. Herr Schmidhalter hat mich jetzt auf den Plan gerufen. Ich war schon vorher nicht begeistert, aber jetzt führt er noch einen Strafzug gegen die Berner durch und streicht ganz souverän die Autoverladestation Heustrich in seinem Antrag! Also die Kandertaler sollen jetzt bezahlen, was er als Vorteil bekommt. Er wird sich dann vielleicht korrigieren in seinem Antrag, denn damit wäre er auch im Clinch mit Herrn Luder, denn da sind wir uns wieder einig, wir zwei: Die Autoverladestation Heustrich wollen wir nicht bestreiten. Wenn man jetzt sagt – das hat Herr Schmidhalter gesagt –, das Wallis verlange dasselbe wie die übrige Schweiz, also Uri, Tessin und Bern, und es brauche einen Ausgleich in diesem Gebiet, und wenn man diese Lösung jetzt als Kompromissvorschlag präsentiert, dann muss ich doch feststellen, dass ich persönlich glaube, dass die Kommission das Umgekehrte gemacht hat. Sie hat nämlich aufgrund der Walliser Situation die anderen Regionen der Schweiz gleichgezogen. Der Antrag Schmidhalter – Herr Schmidhalter hat das in seiner Begründung dargelegt – hat ja jetzt nicht den Raum ausgeweitet, sondern den Planungsraum verschoben, und zwar aufgrund von Planungsunterlagen oder Erkenntnissen, die er hat, die wir aber nicht haben. Ich könnte mich also mit einer Verschiebung der Planungsregion nicht einverstanden erklären.

Herr Müller-Meilen weitet aus; er will also sozusagen das Rhodetal einschliessen. Ich habe ihm schon gesagt: Wenn er in seinem Antrag Leuk/Susten gesagt hätte, dann wäre er dem Ehrenbürgerrecht des Kantons Wallis schon ein bisschen näher; denn dann entspräche das dem Antrag Wyer der Walliser Regierung, nämlich der Maximalvariante. Herr Müller hat einfach die Addition sämtlicher noch zur Diskussion stehender Standorte vorgenommen. Das ist eine Möglichkeit, um die Option einer Weiterplanung offenzuhalten. Ob damit die Frage, die Herr Blocher aufgeworfen hat, positiv beantwortet werden muss – nämlich, dass der Antrag Biel eigentlich mit einer solchen Lösung Aufwind erhält –, das muss das Parlament entscheiden; denn in dem Punkt stimmen Herr Biel und ich überein: Die Tunnelführung und die Standortfestlegung der Portale sind ein hochpolitischer Entscheid, und unbekümmert davon, ob es sich um technische oder geologische oder volkswirtschaftliche Bedingungen handelt, haben wir die politische Verantwortung zu übernehmen.

Ich meinerseits unterstütze nach wie vor die Kommissionsmehrheit mit ihrem Antrag und bitte Sie, alle anderslautenden Anträge abzulehnen.

M. Couchepin: A plusieurs reprises, au cours de ces dernières semaines, des collègues tessinois affirmaient que la ligne du Gothard était non seulement une chance pour leur canton, mais aussi un sacrifice que fait le Tessin en faveur de l'ensemble du pays. J'ai été d'abord surpris par cette déclaration et, à la réflexion, je pense que c'est bien exact. Chacune de ces transversales est à la fois une chance pour une région et aussi l'occasion de sacrifices, parce qu'elle exige des interventions qui n'ont pas toujours que des avantages.

Une des grandes règles, c'est que tous doivent être traités de la même manière. Si la ligne du Gothard est une chance et aussi un sacrifice, la ligne du Lötschberg est aussi une chance pour mon canton mais exige des sacrifices. Il faut réduire au minimum ces sacrifices dans les deux cas. Je suis donc prêt à soutenir toutes les propositions tessinoises qui doivent permettre une meilleure intégration de cet objet important dans le paysage et dans l'environnement, et je souhaite que les mêmes critères soient appliqués aussi à la ligne du Lötschberg-Simplon. Il ne me paraît pas concevable que l'on construise cette ligne sans respecter la volonté clairement exprimée des populations concernées. Aujourd'hui, sont présents à la tribune plusieurs présidents de communes du Haut-Valais. Ils ne sont pas là simplement pour manifester une sorte de pression, mais parce que cette ligne et la décision que nous prendrons sont existentielles, comme ils me le déclaraient à midi, pour leurs communes et leurs régions.

Le Lötschberg-Simplon, comme le Gothard, est un élément essentiel du système ferroviaire du siècle prochain. Même si la rentabilité du Lötschberg est provisoirement moins bonne que celle du Gothard, ce n'est pas une raison pour fixer des critères moins rigoureux au Lötschberg qu'au Gothard en matière de protection de l'environnement. Pour qui connaît la topographie de la haute vallée du Rhône, le problème est grave. Sacrifier cet aspect pour construire plus rapidement, oublier les gens de ce pays pour permettre de gagner quelques mois est un argument faux en soi; on ne fait pas de la chirurgie de guerre quand ce n'est pas nécessaire. Cela est également faux, parce qu'en s'organisant on peut réduire considérablement la durée de la construction du Lötschberg-Simplon en attaquant les travaux en plusieurs endroits à la fois. Il est donc indispensable que toutes les solutions soient étudiées. Il n'est pas juste d'écarter d'emblée la prolongation du tunnel jusqu'à Mundbach, les arguments, je le répète, sont connus.

Cette étude – j'insiste sur ce point – doit aussi tenir compte de la possibilité, de la nécessité de construire ultérieurement un nouveau tunnel du Simplon. Toutes les études doivent être faites en tenant compte de cette extension, probablement nécessaire au début du siècle prochain. Des prévisions disent que le trafic est non seulement nord-sud, mais que l'extension de trafic la plus forte sera probablement d'est en ouest, d'où l'importance du Simplon. Le choix de la transversale et de l'arrivée du Lötschberg doit être pris compte tenu de cette nécessité; la Suisse romande y tient beaucoup.

Je soutiendrai donc logiquement toutes les propositions qui prévoient une extension du secteur d'étude à la région de Mundbach, notamment celle de M. Müller-Meilen que je remercie de l'intérêt qu'il a porté à ce problème, ainsi que celle de M. Schmidhalter dans la mesure où l'une n'est pas opposée à l'autre et où nous nous prononcerons par des choix successifs en faveur de la solution la plus favorable.

Loretan: Wenn ich jetzt im Zusammenhang mit dem Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) zum Problembereich Lötschberg-Simplon spreche, dann habe ich vorerst eine Interessenbindung bekanntzugeben: Ich bin nach wie vor Walliser Bürger, obschon mir ausgerechnet Herr Schmidhalter in den letzten elf Jahren schon mehrmals hier in diesem Saal das Bürgerrecht hat aberkennen wollen – in ganz anderen sachlichen Zusammenhängen. Heute ist er vermutlich froh, dass es mich noch gibt.

Ich habe allerdings zwei Seelen in der Brust: Die eine ist die des Bürgers, Bewohners und Vertreters des Kantons Aargau und in diesem Zusammenhang vorab des westlichen Teils dieses Kantons, nämlich des Raumes Aargau/Ottringen/Rothrist/Murgenthal, der bereits im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» enorme Belastungen zu tragen hat und zu tragen auch bereit ist. Wir haben demgemäss wegen den Zusatzbelastungen der Neat seinerzeit im Vernehmlassungsverfahren zur Hauptvariante Lötschberg-Simplon negativ Stellung genommen, und zwar wegen der ungelösten Zufahrtsbelastungsprobleme der Strecke Basel–Olten–Bern.

«Bahn 2000» bringt insbesondere dem Raum Rothrist – in Murgenthal gelang es, einen Tunnel durchzubringen – Lärmbelastungen, speziell von Güterzügen, dann aber auch

schwere Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes, gerade auch durch Lärmschutzbauten, die immer nur die zweitbeste Lösung anstelle von Tunneln darstellen. Deshalb unsere Skepsis.

Nun, auch die Gotthard-Variante bringt für unsere Region neue Belastungen auf der Achse Basel–Olten–Zofingen–Sursee. Verschiedene Aargauer Kollegen haben gestern und heute mit dem Warnfinger auf diese ungelösten Belastungsprobleme auf den Zufahrtsstrecken in unserem Kanton hingewiesen. Ich unterstütze sie darin.

Nun ist der Lötschberg-Basistunnel offenbar – der Stimmung hier im Saal nach geurteilt – beschlossene Sache und aus gesamt eidgenössischer Sicht auch gar nicht eine so üble Sache und als Bestandteil der politisch motivierten Ogi-Doppellösung Gotthard/Lötschberg ein politisch geschickter Schachzug.

Nun zu meiner anderen Seele: Als Bürger des Kantons Wallis, einer Oberwalliser Gemeinde, und als gelegentlicher und zum Teil auch harter Kritiker dieses Kantons und seiner Behörden, wenn es um die Handhabung von Bundesgesetzen in Bereichen wie Raumplanung, Natur- und Heimatschutz sowie Umweltschutz geht, habe ich heute Verständnis für den umweltschutzpolitisch motivierten Antrag der Minderheit I und teilweise auch für den Antrag von Kollege Müller-Meilen. Dies aus zwei Gründen:

1. Es sind Anliegen des Umweltschutzes, speziell auch des Menschenschutzes, die für den längeren Tunnel Richtung Mundbach sprechen. Eine weitere Belastung des schon mit Infrastrukturanlagen reichlich bestückten, dichtbesiedelten Raumes Visp – er wird zusätzlich noch eine Nationalstrasse fassen – durch die Hauptbahnverbindung, die nach Variante von Mehrheit und Bundesrat in offener Linienführung vorgesehen ist, ist unzumutbar. Mit oder ohne zusätzliche Geleise wird die Lärmbelastung – vor allem nachts durch Güterzüge – auf der heutigen Linie Raron–Brig unzumutbar, wenn wir da noch eine weitere Verbindung hineinstopfen.

Diese umweltschutzpolitisch begründeten Anliegen verdienen eidgenössische Unterstützung. Bei solchen Jahrhundertwerken, Herr Bundesrat Ogi, darf man vielleicht den Franken ausnahmsweise nur einmal und nicht zweimal umdrehen; denn Zeit ist Geld, Sie wissen das aus den mühsamen Verfahren im Zusammenhang mit «Bahn 2000», wo man schon Jahre verloren hat, um Voreinsprachen und Einsprachen zu erledigen.

2. Auch staatspolitische Überlegungen sollten uns zur Zustimmung zum Antrag Schmidhalter führen. Wir haben seinerzeit dem Wallis, speziell dem Mittel- und Oberwallis, den Rawil-Strassentunnel verweigert, nicht zuletzt auch aus Rücksicht auf das Simmental. Wollen wir nun diese recht empfindsame Minderheit erneut vergrämen?

Abschliessend: Die Walliser zeigen für einmal Kompromissbereitschaft. Sie haben ja ursprünglich viel mehr gewollt. Es wäre aber unrealistisch gewesen, wenn sie auf der Maximalvariante des Staatsrats beharrt hätten, so leid einem jetzt die Leute aus der Region Leuk tun können. Die Gemeinden der Region Visp stehen hinter dem Kompromissvorschlag, und dies ist zu honorieren. Weiter sollten wir nicht gehen, darunter aber auch nicht. Deshalb ist für mich der Antrag Müller-Meilen von der Sache her nicht so gut, höchstens als politische Auffangposition geeignet. Persönlich hat es mich gefreut, Kollege Schmidhalter, dass ich für einmal Arm in Arm mit Ihnen ein Walliser Vorhaben unterstützen konnte. Ich werde der Minderheit I zustimmen.

Mme Paccolat: L'article 4 réduit le débat à une réalité régionale, ce qui est inévitable par la portée même de cette disposition. Je voudrais toutefois relever que le débat dans son ensemble a orienté la politique des transports et de l'environnement dans le contexte européen pour les années 2000 et c'est ainsi que je conçois le projet transit alpin, en souhaitant que le principe de proportionnalité reste bien présent dans nos décisions.

Le Loetschberg-Simplon a reçu le label de la complémentarité au St-Gothard. Cette reconnaissance par le Conseil fédéral a été appréciée par les Valaisans et la Suisse occidentale. Le tunnel de base du Loetschberg se profile avec des atouts sûrs

dans l'intérêt général du pays, Monsieur Biel, c'est-à-dire une réalisation rapide et un coût supportable. Au stade actuel de maturité du projet, ces atouts sont garantis, pour autant que le portail sud soit accepté par la population concernée et c'est à ce niveau que se situe l'enjeu déterminant du périmètre à définir dans cet article.

Monsieur le Conseiller fédéral, cher collègues, vous connaissez suffisamment bien, pour ne pas dire très bien, la réalité géographique et sociologique de notre canton. Vous êtes aussi conscients combien la décision de la population est importante pour un projet d'une telle envergure, et qui engage l'avenir d'une région et d'un pays. Pour des raisons de densité d'occupation du sol et de protection d'un environnement déjà fortement sollicité – vous l'avez constaté, la lecture de cette carte, qui vous a été remise par le Gouvernement valaisan est suffisamment explicite – le projet de la majorité pour un tunnel débouchant dans le périmètre restreint de Rarogne, Gampel et Steg n'est pas compatible pour la population de cette région. Dans ces conditions, la variante de la minorité de M. Schmidhalter est la meilleure solution, par le fait qu'elle réunit un large consensus, autour du périmètre Mundbach plus proche de Brigue.

Ce consensus réunit plus de vingt communes concernées du Haut-Valais, le Gouvernement et le Parlement valaisans, Transalp 2005 et la Suisse occidentale. Cette variante finale – je dis bien finale, car d'autres variantes ont été étudiées – est la solution de l'acceptation mûrie, concertée et durable. Elle prend d'autant plus de valeur dans la démarche d'ensemble du projet de transit alpin qui a démontré – je tiens à le souligner – une démarche de recherche permanente de consensus, tant de la part du Conseil fédéral que de la commission du Conseil national, ce qui est fort appréciable. Si la variante de la minorité I est la solution de large acceptation, elle est aussi perçue comme la solution de compensation. Le feu Rawil est dans la mémoire collective du Valais, comme l'est la bataille de la Planta de 1475. Si la Confédération a économisé 1,8 milliard, le Valais est dans l'attente légitime depuis 1960, date où le Rawil fut inséré dans le réseau des routes nationales. Je comprends d'autant mieux les sentiments de la Suisse orientale et des Grisons qui, aujourd'hui, se sentent un peu parents pauvres de la transversale nord-sud. Les variantes de la majorité et de la minorité prévoient toutes deux, à juste titre, un raccourcissement ouest pour le transbordement des voitures accompagnées, de manière à dégager une ouverture attrayante sur le Valais central. Finalement, la variante de la minorité est conçue de manière à respecter le calendrier de réalisation des travaux et le coût global de l'ordre de 4 milliards, selon les estimations des études préliminaires possibles au stade actuel.

En conclusion, le Valais et Berne apportent leur contribution au nouvel axe ferroviaire de transport international des années 2000 en assurant les fonctions dévolues au Loetschberg-Simplon et je vous invite à soutenir la proposition de minorité Schmidhalter qui est la solution de compromis acceptable.

Mauch Rolf: Meinen Ausführungen in der heutigen Eintretensdebatte zum konzeptionellen Fehlentscheid von unabsehbaren europäischen Dimensionen, den wir zu treffen im Begriffe sind, möchte ich einige Gründe am vorliegenden Objekt von Artikel 4 anfügen. Dazu zwingen mich die Gefahr riesiger Fehlinvestitionen, die Europauntauglichkeit des vorgeschlagenen Sammelsuriums von bunt zusammengewürfelten Bahnwünschen regionaler Ordnung und die in Domänen abgeglittene Diskussion, die mit einer Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale nicht mehr das Geringste zu tun haben und den Blick für das, was unsere Aufgabe wäre, völlig verdunkeln.

Dass wirtschaftliche Aspekte noch praktisch überhaupt nicht vorgebracht wurden und zum Tragen gekommen sind, sei nur am Rande vermerkt. Wir entscheiden ja politisch-emotional!

Sie können mich als Utopisten bezeichnen, wenn ich mich dafür einsetze, dass unser Land in dieser Sache eine Lösung trifft, die den strengen Anforderungen, der strengen Prüfung des künftigen Europas entspricht. Wenn wir aber nicht mehr in der Lage sind, die Hochleistungslinien aus dem Norden und

aus dem Süden Europas zwischen unseren Grenzen adäquat und durch Stücke von gleicher Leistungsfähigkeit miteinander zu verbinden, dann steht es wahrlich nicht mehr gut um unseren Kleinstaat im Herzen Europas und im Zentrum der Alpen! Und dann ist dieser Utopismus bitterer Realismus. Als um so wichtiger erachte ich es, dass die sachliche Notwendigkeit neben den emotional-politischen Wünschen und Begehren auch in diesem Saal nachdrücklich unterstrichen wird. Wir könnten im Verlaufe des europäischen Integrationsprozesses nämlich noch dazu gezwungen werden, das anzupacken und zu realisieren, was die Sachlage gebietet.

So halte ich ausdrücklich daran fest, dass das uns hier vorgeschlagene «Bahn-Wunschkonzert» die sonst immer beschworene Europatauglichkeit überhaupt nicht aufweist, ja offensichtlich gar nicht anstrebt. Erinnerungen an das Drama des Nationalstrassenbaues drängen sich auf. Die rasch ausgearbeiteten Pläne sind zu wenig durchdacht und widerspiegeln zudem den für solche Dimensionen notorischen schweizerischen Kantönlegeist schlimmster Sorte, verbrämt als falsch verstandener Föderalismus und regionaler Opportunismus. Die klar gestellte europäische Aufgabe soll mit halbhatzigen, nicht adäquaten Mitteln gelöst werden, anstatt mit einer konsequenten, ganzen Sache. «Gleichzeitiger, aber halbhatziger, nicht optimaler Ausbau von Gotthard und Lötschberg» heisst das untaugliche Rezept, womit gleichzeitig ein Engpass Olten–Bern vorprogrammiert wird, indem die Ost-West- und die Nord-Süd-Hauptachsen unseres Landes und die Nord-Süd-Achsen des Kontinentes auf der gleichen Strecke gebaut werden. Der Konflikt ist unausweichlich, ganz nach dem Vorbild der Nationalstrassen.

Wir benötigen jetzt eine staatspolitische Haltung und nicht regionalen Gefälligkeitsföderalismus. Das Güterbeförderungssystem der Zukunft liegt nach Auffassung der Fachleute aus der Praxis im Wechselaufbau und nicht in der rollenden Strasse. Damit ist folgendes gesagt: Mit dem vorgezogenen Ausbau des Lötschbergs wird eine falsche Politik verfolgt, weil er für das, als was er gedacht und hier ausgegeben wird, zu spät kommen und nicht mehr brauchbar sein wird. Diese Mittel fehlen dann aber beim Hauptstrang, dem Gotthard: Die Investitionen in die rollende Strasse sind daher als riesige Fehlinvestitionen am Markt vorbei zu bezeichnen, weil es diesen dann gar nicht mehr gibt und die logistischen Strukturen in eine andere Richtung gehen, nämlich zum Behälter.

Wir brauchen eine durchgehende Hochleistungs-Flachbahn für hohe Geschwindigkeiten und schwere Lasten von Basel nach Norditalien mit den nötigen binnenschweizerischen Anschlüssen: d. h. «Vernetzung».

Zum Schluss: Statt eine epochale Fehlleistung mit der Verzeitelung riesiger Mittel zu beschliessen, soll erkannt werden, dass die Zukunft der zu lösenden Aufgabe von echt europäischer Grösse und Verpflichtung nur am Gotthard liegen kann; dass somit Schwergewicht und Priorität auf den Gotthard zu legen und zu konzentrieren sind. Alles andere wäre eine unstatthafte Verschleuderung riesiger Mittel, die ihren Zweck nicht erfüllen könnten. Auf jeden Fall darf kein Geld in den Lötschberg gesteckt werden, ohne zu gleicher Zeit den Gotthard gezielt und vorzeitig voranzutreiben. Bei Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage könnte es sonst dabei sein Bewenden haben und der Gotthard ungebaut bleiben.

Der Antrag Biel zeigt den Weg. Ich bitte Sie um Zustimmung.

M. Béguelin: A propos de la justification de la nécessité du Loetschberg je remercie les Zurichois Müller-Meilen et Blocher d'avoir très posément et objectivement répondu au Zurichois Biel, je n'ai ainsi pas besoin de revenir sur cette justification.

Maintenant, je m'exprime au nom des quatre signataires socialistes de la proposition de minorité Schmidhalter. Sur la base du débat que nous vivons depuis hier et de diverses réactions, il me paraît hautement souhaitable, pour le bien du tunnel de base du Loetschberg, de soutenir la proposition de M. Müller-Meiler. Sa proposition est la meilleure à mon sens, elle offre, en effet, une plus grande souplesse aux ingénieurs pour déterminer la solution la plus compatible avec la région. De plus, avec l'article 2bis que nous venons d'accepter, le

canton à toutes les possibilités de sauvegarder les intérêts de la population locale. Je rappelle que l'acceptation par la région est la meilleure garantie de délais de construction rapides.

Je vous invite donc à soutenir la proposition Müller-Meilen.

Ruf: Ich bitte Sie, dem Antrag Luder oder allenfalls der Minderheit Biel zuzustimmen. Weshalb soll, mindestens vorderhand, auf den Bau einer Lötschberg-Basislinie verzichtet werden? Ganz einfach, weil das Bedürfnis keineswegs ausgewiesen ist und der Doppelspurausbau des alten Tunnels bereits eine erhebliche, für längere Zeit absolut genügende Mehrkapazität für den Gütertransitverkehr schafft.

Bis zum Jahr 2020 wird gemäss Neat-Botschaft mit einem alpenquerenden Güterverkehr von durchschnittlich 136 Millionen Tonnen jährlich auf Schiene und Strasse gerechnet. Dies bedeutet gegenüber 1988 eine Verdoppelung. Von den damals 68 Millionen Tonnen betrug der Anteil des schweizerischen Schienennetzes 12 Millionen Tonnen oder 18 Prozent. Eine Verdoppelung ergäbe also 24 Millionen Tonnen. Nach der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» und des Doppelspurausbaus des Lötschbergs werden auf den beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg Kapazitäten für den Güterverkehr von 30 Millionen Tonnen pro Jahr zur Verfügung stehen, dies notabene ohne Neat.

Diese Kapazitäten würden also ausreichen, um eine Zunahme von 150 Prozent gegenüber dem 1988 auf der Schiene transportierten Gütertransitvolumen zu bewältigen. Eine nochmalige Erhöhung dieser Kapazitäten durch die beiden Neat-Tunnelbauten auf 69 Millionen Tonnen pro Jahr ist mehr als eine Verdoppelung, also völlig überdimensioniert. Das Bedürfnis nach gleich zwei neuen Transittunnels ist somit keineswegs ausgewiesen!

Die Prognosen der Neat-Botschaft beruhen ohnehin auf der äusserst fragwürdigen Theorie des kürzesten Weges. Eine Politik des Transits um jeden Preis, wie sie der Bundesrat offenbar betreiben will, ist aus ökologischer Sicht unhaltbar! Wenn möglichst viele Transitgütertonnen Frankreich oder Oesterreich durchqueren, so ergibt sich eine entsprechend bessere Verteilung der Umweltbelastung auf alle Alpenländer, statt eine Konzentration auf die Schweiz.

Mit anderen Worten: Der Bau eines Gotthard-Basistunnels als der kürzesten Strecke zwischen Nord und Süd schafft – zusammen mit dem Konzept «Bahn 2000» und dem Ausbau des Lötschbergs auf zwei Spuren – Kapazitäten für total 62 Millionen Transitgütertonnen jährlich: 1988 durchquerten 12 Millionen Tonnen die Schweiz auf der Schiene; die Reserven reichen also für mehr als das Fünffache und sind damit absolut genügend.

Wenn wir nicht wollen, dass die Ende Jahr fertiggestellte Lötschberg-Doppelspur zu einer Fehlinvestition von 800 Millionen Franken wird, müssen wir auf einen Lötschberg-Basistunnel verzichten. Ich bin überzeugt, Herr Bundesrat Ogi, dass die Kanderstaler nicht unglücklich sind, wenn sie nicht noch einen weiteren Verkehrsträger mit den entsprechenden grossen Immissionen verkraften müssen.

Die wünschbare und nötige Entlastung des Kandertals vom Strassenverkehr soll gemäss Antrag Luder durch die Verlegung des Autoverlads von Kandersteg in den Raum Heustrich erfolgen.

Den Begehren des Wallis nach einer Aufwertung der Simplonlinie und einer verbesserten Verbindung zum französischen TGV-Netz kann problemlos ohne neuen Lötschbergtunnel, und dies erst noch schneller, entsprochen werden.

In finanzpolitischer Hinsicht schliesslich können über vier Milliarden Franken eingespart werden, wodurch sich auch die erhebliche Problematik der Finanzierung der Neat wesentlich entschärfen würde. Ueberdies würde der Bausektor nicht in unverhältnismässiger Weise aufgebläht, wie dies bei gleichzeitigem Bau von Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel der Fall wäre.

Zum letzten Punkt – dies scheint mir nicht unwesentlich zu sein –: Nach der Realisierung der Gotthardvariante wird die Bereitschaft des Auslandes bekannt sein, das schweizerische

Transitkonzept tatkräftig zu unterstützen und die schweizerischen Anstrengungen entsprechend zu würdigen. Ich bitte Sie also, auf den Bau dieses unnötigen Lötschberg-Basistunnels zu verzichten.

Vollmer: Ich möchte mich im Zusammenhang mit der Lötschbergachse zur Frage der Autoverladestation und des Rawil-Ersatzes äussern.

Erlauben Sie mir aber doch vorher noch eine grundsätzliche Bemerkung: Es wurde hier von verschiedenen Rednern grundsätzlich den regionalen Wünschen und Anliegen die Berechtigung abgesprochen. Ich meine, dass der Kanton Bern zu dieser Lötschbergachse steht, dies in Würdigung auch der gesamtschweizerischen verkehrspolitischen Situation. Diese gesamtschweizerische verkehrspolitische Situation jedoch muss natürlich auch auf die regionalen Gegebenheiten Rücksicht nehmen. Wenn man das gegeneinander ausspielt, dann – meine ich – machen wir unsere Politik in diesem Lande untragfähig. Es ist immerhin ein Projekt, das mit grösster Wahrscheinlichkeit auch an der Urne entschieden werden muss.

Ich möchte mich vor allem noch zur Frage der flankierenden Massnahmen zu dieser Lötschbergachse äussern: Was im Wallis jetzt vor sich geht, scheint mir ein guter Kompromiss zu sein, indem man die Definition des Raumes bis nach Mundbach ausweitet. Wenn die Walliser damit zufrieden sind, dann ist die Sache ja in Ordnung. Ich möchte für die Nordseite des Lötschbergtunnels aber mit Nachdruck betont haben, dass, wenn wir den Raum als Frutigen/Heustrich definieren, damit nicht gemeint sein kann, der Bundesrat habe jetzt eine Beruhigungsspielle für das Kandertal. Vielmehr bringen wir damit ganz klar einen politischen Willen zum Ausdruck, nämlich, dass diese Linie, wenn immer möglich, zumindest mit einem Flanken-tunnel von Heustrich her konzipiert werden soll. Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass wir dies festhalten. Das war auch die Bedingung, weshalb der Kanton Bern diesem Projekt zugestimmt hat, dies im Wissen, dass er damit ganz wesentlich auch negative Folgen dieser Transitachsen tragen muss. Ich möchte mich jetzt aber noch konkret äussern und dann auch eine konkrete Frage zur Autoverladestation an den Bundesrat stellen. Es ist mit Recht im Beschluss festgehalten, dass eine Autoverladestation in Heustrich konzipiert werden soll. In der Botschaft steht dazu jedoch lediglich, dass damit eine Kapazität der verladenen Fahrzeuge von 700 pro Richtung und Stunde möglich wird. Ich meine, dass diese technische Kapazitätsangabe nicht ganz genügt. Mit Heustrich haben wir ja dann zwei Verladestationen im Norden. Wir haben noch eine in Kandersteg, die wir vor kurzem ausgebaut haben und die ebenfalls eine recht grosse Kapazität aufweist. Die Gefahr besteht, dass die BLS, wenn auch Heustrich gebaut wird, aus betriebswirtschaftlichen Gründen – weil sie ein Interesse daran hat, möglichst viele Fahrzeuge zu befördern – in Spitzenzeiten dazu übergehen könnte, mehr als diese 700 Fahrzeuge pro Richtung und Stunde zu transportieren.

Was würde das bedeuten? Das würde bedeuten, dass die Zufahrtskapazitäten der Strasse, nämlich der Autobahnzubringer zu diesen Autoverladestationen Bern–Thun–Spiez, vollständig überlastet sein werden und dass wir damit zusätzlich einen Druck auf den Ausbau von Autobahnen haben. Wohl niemand in diesem Saal hat bisher davon gesprochen, dass er mit der Realisierung des Neat-Projektes noch einen zusätzlichen Druck auf den Bau neuer Strassen auslösen wolle.

Ich bitte deshalb den Bundesrat – wir sind uns ja von Bundesrat Ogi in der Regel klare und deutliche Antworten gewöhnt –, dass er hier unmissverständlich festhält – und auch den politischen Willen zum Ausdruck bringt –, dass mit dem Bau einer neuen Autoverladestation die Kapazität auf 700 Fahrzeuge je Richtung und Stunde beschränkt bleiben soll, auch wenn es technisch möglich wäre, mehr zu transportieren. Wir wollen keine Auto-Bahn mit Verladestationen, die neue, effektive Autobahnen auslöst.

Ich bitte Bundesrat Ogi, unmissverständlich zu sagen, dass es keine Kapazitätsüberschreitungen in bezug auf die Autoverladestationen im Kandertal, sei das in Heustrich oder in Kandersteg, geben darf.

Loeb: Mit Kollege Mauch bin ich der Ansicht, dass dem Containerverkehr die Zukunft gehört. Aber eben, gerade der Containerverkehr wird eine enorme Bahnverkehrszunahme bringen. Wir müssen rasch – und dies bietet einzig der Lötschberg – Kapazitäten auch und gerade für den Containerverkehr zur Verfügung stellen. Der Ausbau des Lötschbergs ist also nötig. Der Vorschlag Müller-Meilen lässt in meinen Augen die Planung der optimalsten Variante zu; er ist flexibler als der Antrag Schmidhalter. Er schlägt zudem keine Türen definitiv zu. Ich habe mit Genugtuung festgestellt, dass der Planungsrahmen von der Kommission am Gotthard, aber auch am Lötschberg-Nord erweitert wurde, um die nötige Flexibilität in der Planung zu erreichen. Dasselbe sollten wir auch auf der Lötschberg-Südseite tun.

Ich bitte Sie deshalb, den flexiblen Antrag des Kollegen Müller-Meilen zu unterstützen.

Kühne: Nach den Vorrednerinnen und Vorrednern muss ich mich als Nicht-Berner und als Nicht-Walliser entschuldigen, mich hier zu Worte zu melden. Aber ich habe Ihnen die Meinung der CVP-Fraktion bekanntzugeben.

Wir haben starkmehrheitlich – im Verhältnis von 30 zu 7 Stimmen – entschieden, den Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) zu unterstützen. Der Vorschlag der Mehrheit hat den Nachteil, dass die Strecke zwingend westlich von Visp ins Rhonetal einmündet und damit den Verkehr durch den engen und heiklen Raum Visp hindurchführt. Es bringt wenig, wenn wir sagen, wir könnten in einem späteren Zeitpunkt allenfalls eine Umfahrung von Visp bauen. Wir erreichen gleich nach der Eröffnung des Lötschbergtunnels die Spitzenkapazität. Denn dannzumal wird ja die Gotthard-Lösung noch nicht zur Verfügung stehen. Wenn wir also Hand bieten zu einer anwohner- und umweltfreundlicheren Lösung mit einem Planungsraum bis in den Raum Mundbach, so heisst das nicht, dass dieser unbedingt bis ins Zentrum von Mundbach ausgeschöpft werden muss. Es kann also – um im Kommissionsjargon zu reden – auch Mundbach-West sein.

Der Antrag von Herrn Müller stand uns noch nicht zur Verfügung. Aber wenn ich den Antrag analysiere, muss ich sagen, dass er noch mehr Flexibilität bringt, und zwar soviel, dass es theoretisch möglich wäre, das Ypsilon nach beiden Seiten zu verlängern. Das wäre die maximale Ausnützung der Variante Müller. Aber immerhin bringt der Antrag Müller auch die Möglichkeit zu einer sehr guten Lösung. In Konsequenz unserer Abstimmung ziehen wir den Antrag Müller dem Antrag der Mehrheit vor, betrachten aber den Antrag der Minderheit I als beste Lösung.

Zur Minderheit II: Herr Biel, Sie wissen sehr genau – Sie haben es nur nicht gesagt –, dass die Streichung des Lötschbergtunnels nicht gleichbedeutend ist mit der Einsparung der dafür eingesetzten 4 Milliarden Franken. Wenn wir das Lötschbergprojekt nicht ausführen, müssen wir viel früher die Zufahrtsstrecken zum Gotthard ausbauen und dort die entsprechenden Mittel einsetzen. Am wenigsten glücklich über Ihren Antrag werden die Anwohner in den Kantonen Aargau, Zug, Luzern, Schwyz, Uri und Tessin sein. Sie kanalisieren den ganzen Verkehr auf diesen schmalen Korridor mit den entsprechenden Konsequenzen für die Betriebssicherheit, für die Anwohner und für die Umwelt in diesen Regionen. Den Antrag der Minderheit II lehnen wir ab!

Bonny: Ich muss gestehen, dass ich nach der Lötschbergdebatte in der nationalrätlichen Kommission ein gutes Gefühl hatte. Heute, am Ende der Lötschbergdebatte im Plenum, habe ich ein etwas weniger gutes Gefühl. Es wäre jetzt ein leichtes, sarkastisch all jene widersprüchlichen Anträge und Motivationen einander gegenüberzustellen, die von der Kommissionsmehrheit abweichen.

Zu den grundsätzlichen Lötschberggegnern möchte ich noch folgendes sagen, zuerst einmal an die Adresse von Kollege Ruf: Er hat gesagt, dass die Bevölkerung im Kandertal diese Lötschbergroute nicht will. Ich darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich noch in den letzten Tagen zusammen mit Kollege Fritz Hari mit diesen Leuten gesprochen habe, und zwar mit sehr kritischen Leuten. Es stimmt nun einmal nicht, dass

die Bevölkerung grundsätzlich diese Linienführung ablehnt. Sie haben gewisse Vorstellungen, und sie haben heute die Überzeugung, dass durch den Vorschlag der Kommissionmehrheit ihren Vorstellungen recht weitgehend entgegengekommen werden kann.

Ich bitte auch zu bedenken, was der Lötschberg eigentlich bedeutet. Das Entscheidende beim Lötschberg ist der Zeitfaktor. Wir müssen einfach sehen, wenn wir den Neat-Basistunnel am Lötschberg nicht haben werden, sind wir erst im Jahre 2015 bereit. Mit dem Lötschbergprojekt dagegen darf angenommen werden, dass in der Zeitspanne von 2002 bis 2005, also dreizehn bis zehn Jahre vorher, etwas steht. Das scheint mir ein ganz entscheidender Punkt auch gegenüber der EG zu sein.

Nun die Frage der Gleichwertigkeit: Ich möchte daran erinnern, dass auch von Berner Seite her grosse Konzessionen gemacht wurden: Wir haben ursprünglich die Vorstellung eines Langtunnels bis nach Spiez gehabt. Wir mussten auf diesen Punkt verzichten. Und heute stehen für die Nordseite Mehrkosten von 250 bis 300 Millionen im Raum. Jetzt haben wir aber in der Kommission eine Reserve von 750 Millionen für den Lötschberg geschaffen. Das heisst also, dass auf der Walliserseite zusätzlich 450 bis 500 Millionen investiert werden sollen. Mit anderen Worten: Wir haben in der Kommission den Wallisern mehr zugesprochen als den Bernern. Dazu kommt der Zeitfaktor: Es ist eben nicht zu verkennen, dass die Lösungen der Minderheit Schmidhalter und von Herrn Müller ein bis zwei Jahre mehr Zeit brauchen. Das sind Jahre, die ins Gewicht fallen, verkehrspolitisch und finanziell.

Zum Antrag von Kollege Müller: Ich arbeite sehr gut mit Freund Kurt Müller zusammen, aber hier sind wir einmal nicht gleicher Meinung. Es wurde jetzt immer die Souplesse dieses Antrages gerühmt, er ist in der Tat souple, so souple nämlich, dass man schliesslich Mühe hat, die Konturen zu erkennen. Wir müssen doch ehrlich sein: Wenn im Antrag Müller Mundbach erwähnt wird – und insofern scheint mir der Antrag von Kollege Schmidhalter wenigstens klarer zu sein –, aber auch durch das Ausdehnen eines Raumes von Steg/Gampel bis nach Mundbach – das ist eine Länge von 20 Kilometern –, wird unweigerlich die Erwartung geweckt, dass nur Mundbach in Frage kommt. Diese Erwartungshaltung kostet zusätzlich etwa 300 bis 400 Millionen. Hier glaube ich, haben wir mit der Kommissionmehrheit einen guten Kompromiss gefunden. In der freisinnigen Fraktion lag der Antrag Müller nicht vor. Ich möchte hier sagen, dass ich persönlich gegen diesen stimmen werde. Wir haben dagegen den Antrag von Herrn Schmidhalter mit deutlicher Mehrheit abgelehnt.

Ich möchte Ihnen im Sinne des Sprichwortes «Das Bessere ist des Guten Feind» empfehlen: Stimmen Sie also der Mehrheit der Kommission zu!

M. Friderici: Dans le débat d'entrée en matière le groupe libéral a dit combien il était difficile de prendre une décision sur des idées, sur des avant-projets. Nous sommes ici typiquement dans le cas où il n'est pas possible de trancher équitablement entre une solution et une autre. Nous pensons que le projet du Conseil fédéral bloque trop la situation et que le canton du Valais risque d'être prétérité. D'un autre côté, la solution de M. Schmidhalter bloque dans l'autre direction. Dans ces conditions, nous pensons qu'il faut se rapprocher de la solution proposée par M. Müller-Meilen et laisser plus de souplesse. Encore une fois, si nous avons voté sur des projets définitifs, nous aurions pu prendre une décision extrêmement claire.

Hari: Kollege Ruf hat unter anderem gesagt, dass, wenn der Lötschberg abgelehnt würde, die Leute in unserem Kanton auch glücklicher wären. Immerhin darf ich dazu bemerken, dass der Verkehrs-Club der Schweiz, die Planungsregion Kanton, die Planungsregion Thun wie auch der 2500 Mitglieder zählende Verein «Pro Frutigland» den Entscheid der Nationalratskommission in Artikel 4 Absatz 1 begrüssen.

Ich möchte Herrn Ruf sagen, dass wir Politiker im Oberland schon noch selber imstande sind, für das Glück unserer Bürger zu schauen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Après ce long débat, il me serait agréable de pouvoir retenir votre attention afin de vous exposer les raisons qui ont motivé l'opinion de la majorité de la commission.

Il est important de connaître le concept de l'article 4 selon les décisions de la commission.

Alinéa 1. La ligne de base du Loetschberg nous a en effet valu, elle aussi, des discussions homériques au sein de la commission. Les motifs d'un second axe à travers les Alpes par le Loetschberg-Simplon ont été discutés dans le cadre de l'entrée en matière. Pour la ligne de base du Loetschberg, nous n'avons pas réussi à faire une nette distinction entre la nouvelle ligne et le nouveau tunnel de base, comme c'est le cas pour le Gothard. Quant au portail nord, nous avons substitué la région de Frutigen/Heustrich à celle de Frutigen. Le projet du Conseil fédéral prévoit déjà pour Frutigen la possibilité d'un avant-tunnel entre Kandergrund et Frutigen long d'environ 4 kilomètres. Le projet laisse ouverte la question d'un tunnel de base déjà à partir de Frutigen, c'est-à-dire depuis la fameuse Tellenburg. Par contre, la commission a voulu inclure la possibilité de planifier la variante d'un nouveau tunnel sous le Niesen entre Frutigen et Heustrich. Il s'agit là de nouveau d'un «Projetierungsspielraum», d'une marge de planification du projet qui ne préjuge pas la réalisation dans l'immédiat; toutefois la ligne de base peut aller jusqu'à Heustrich. Un tunnel sous le Niesen peut ainsi être planifié sur une longueur d'environ 7 kilomètres. Mais c'est l'avenir, c'est l'évolution du trafic qui déterminera si ce tunnel devra être réalisé à partir de Heustrich ou si l'on peut utiliser la ligne existante.

La commission constate que selon la plateforme d'exploitation il faut compter, à partir de Heustrich et en direction de Frutigen–Lötschberg avec plus de 300 trains dont 104 trains internationaux de marchandises, 30 trains internationaux de voyageurs, auxquels s'ajoutent les 132 trains-autos. Le coût de la réalisation éventuelle de ce tunnel est évalué à environ 400 millions, montant qui est contenu dans l'annexe de l'arrêté C.

Pour toutes ces raisons, la commission a voté dans le cadre d'une reconsidération de l'ensemble de cet article, par 23 voix en faveur de la région Frutigen–Heustrich, et par 5 voix seulement pour la région de Frutigen. Voilà en ce qui concerne le portail nord.

Quant au portail sud du tunnel du Loetschberg, le projet du Conseil fédéral prévoit une sortie entre Gampel-Steg et Rarogne, respectivement à Gampel-Steg, ce qui permet de limiter la longueur du tunnel de base à environ 29 kilomètres et les coûts à environ 2 milliards. La commission a pu prendre note d'un projet modifié dans le sens que la sortie du tunnel peut également être réalisée à l'est de Rarogne, avec une branche vers l'ouest pour le raccordement en direction et en provenance du centre du Valais. Ce serait la réalisation de l'alinéa 4 dont je parlerai plus tard. En même temps, pour le transbordement des véhicules routiers, une deuxième branche vers l'est permettrait d'aboutir directement sur la ligne de chemin de fer conduisant vers Brigue et le Simplon. Il s'agit là d'une simple preuve de faisabilité et non pas d'une décision formelle.

Là également, la commission a estimé que la marge de planification du projet pouvait être élargie, ce qui permettrait de rallonger le tunnel de base d'environ 5 kilomètres, portant ainsi sa longueur de 29 à 34 kilomètres et le coût de 2 à 2,4 milliards environ, les coûts supplémentaires étant, je vous le rappelle de 400 millions en moyenne. Si nous additionnons les deux prolongements au sud et au nord et si l'élargissement possible est décidé par la commission, la ligne de base du Lötschberg risque d'avoir non plus 29 kilomètres comme le prévoit le Conseil fédéral mais 34, plus éventuellement un tunnel du Niesen de 7 kilomètres. Les coûts dépasseraient par conséquent les 2 milliards prévus par le projet du Conseil fédéral de près de 800 millions. Voilà le concept de l'alinéa 1er de la commission.

Alinéa 2. Notre commission unanime a ajouté un alinéa 2 qui exige que le tunnel de base du Loetschberg soit conçu, comme à Bellinzzone–Luino, de façon à permettre, le moment venu et le cas échéant, un raccordement direct au tunnel du Simplon. C'est une des raisons du déplacement du tunnel

vers l'est, avec la variante de la sortie à l'est de Rarogne, déplacement qui raccourcirait le raccordement direct du tunnel du Simplon dans la région de Brigue ou ailleurs. Cette solution de Rarogne permet aussi de construire plus tard une autre variante de raccordement au Simplon, soit par le nord soit par le sud de Viège. Ainsi, pour l'avenir, avec le concept de la commission, toutes les solutions sont possibles.

Alinéa 3. Nous avons tenu à mettre en évidence, avec un alinéa 3 particulier, l'un des buts importants d'un nouveau tunnel de base du Loetschberg, soit le transport de voitures par le train entre Heustrich et la vallée du Rhône. Sans affirmer qu'il s'agit d'un remplacement du tunnel routier du Rawyl, ce chargement de véhicules routiers permet d'améliorer considérablement la liaison directe entre le Valais et le nord des Alpes. Je rappelle que nous comptons avec 132 trains-autos par jour et que ces trains ne chargeront en rien le réseau CFF dans la vallée du Rhône. En ce qui concerne d'ailleurs la question soulevée par M. Volmer, la commission a repoussé par 19 voix contre 8 la limitation de 700 voitures à l'heure.

J'en reviens à la proposition de minorité I de M. Schmidhalter et je précise en son nom qu'il faut intégrer dans sa proposition non seulement l'alinéa 1er, nouvelle formule, et l'alinéa 2 mais aussi l'alinéa 3 concernant le transbordement de voitures. Par conséquent, la proposition Schmidhalter contient les alinéas 1 et 2 que vous connaissez et l'alinéa 3 concernant le transbordement de voitures.

A ce sujet, vous êtes certainement au courant des revendications du gouvernement du Valais qui exigeait, après d'autres propositions plus importantes encore, que la sortie du tunnel de base se fasse, pour le transbordement des véhicules routiers et de la liaison directe avec le Valais central, à l'est de Rarogne et, pour le raccordement avec le Simplon, dans la région de Mundbach, à environ 3 kilomètres de Brigue. Le gouvernement valaisan veut éviter à tout prix, pour des raisons de protection de l'environnement, que le trafic du nouveau tunnel de base du Loetschberg longe la vallée du Rhône, respectivement qu'il traverse le village de Viège.

La commission a longuement discuté à ce sujet. Elle a tenu compte d'une partie des revendications valaisannes en élargissant la marge de planification du projet jusqu'à l'est de Rarogne, en permettant de prolonger éventuellement le tunnel de base de 5 kilomètres, augmentant ainsi les coûts de 400 millions environ. C'est contenu dans l'alinéa 1.

La commission a rejeté par 16 voix contre 12 la solution d'une branche de tunnel allant jusqu'à Mundbach. Les raisons en sont les suivantes: la variante d'un tunnel court serait abandonnée en faveur d'un tunnel long avec toutes ses implications. Ensuite, le tunnel de base du Loetschberg se rallongerait, par rapport à la version du Conseil fédéral, de 10 km et, par rapport à celle de la commission, de 5 km. Il atteindrait donc non plus 29 km mais 39 km environ. Les coûts supplémentaires par rapport à Gampel Steg sont évalués à 800 millions de francs, ce qui amènerait le coût du Loetschberg de 2 à 2,8 milliards de francs, toujours par rapport à la version du Conseil fédéral. La durée de construction du Loetschberg se prolongerait de une à deux années, ce qui lui enlève au moins partiellement l'intérêt spécifique de la courte durée de construction.

Il faut aussi comparer – j'ai fait des révélations intéressantes à ce sujet – l'impact du trafic sur l'environnement si l'on veut apprécier objectivement l'opposition au passage du transit alpin à travers Viège. La plate-forme dont j'ai parlé à plusieurs reprises nous indique que les 132 trains portant les véhicules routiers ne surchargent en rien le trajet en cause qui traverserait Viège. Le tunnel du Loetschberg de montagne existant qui vient d'être muni d'une deuxième voie par des investissements de 800 millions de francs environ passe directement à Brigue, sans encombrer la vallée du Rhône entre Viège et Brigue. Il existe donc déjà maintenant un tunnel, respectivement une ligne allant directement de Berne à Brigue.

Ensuite, la ligne entre Rarogne et Brigue, passant par Viège, a une capacité – retez bien ce chiffre – de 252 trains au maximum. A Biasca, il y en a aujourd'hui déjà 230, sans le Gothard. A titre de comparaison entre l'impact de bruit du trafic routier par rapport à la ligne qui est en cause entre Viège

et Brigue, il y aura à Arth-Goldau 444 trains, à Bellinzone 388, à Brigue 318, à Frutigen 304, à Lenzburg, dans le canton d'Argovie, 483 et – écoutez bien – à Rothrist on en attend 580. Nous croyons donc que les exigences du gouvernement valaisan et de la minorité Schmidhalter sont par trop fixées par la crainte d'un trafic soit disant insupportable entre Rarogne et Brigue alors qu'à d'autres endroits plus ou moins comparables, le trafic ferroviaire serait beaucoup plus important que dans la vallée du Rhône.

Il s'agit aussi d'une question d'équité. Je parle vraiment en tant que président ayant étudié le dossier: refuser aux Grisons le cent pour cent de leurs revendications, refuser pour l'instant à la Suisse orientale le Hirzel, refuser au canton d'Uri une partie de ses revendications, tout comme au canton du Tessin, et accorder toutes les exigences au canton du Valais, n'est à mon avis pas équitable en tenant compte de l'ensemble du projet. Nous risquons d'ailleurs sérieusement de charger le bateau pour finalement le couler. Personnellement et pour terminer ce sujet, je constate que la pression exercée sur les membres de la commission et notamment sur son président était excessive et inadmissible.

En ce qui concerne la proposition de M. Müller-Meilen, elle contient pratiquement celle de M. Schmidhalter, puisqu'elle ouvre une marge de planification de 20 km entre Gampel Steg et Mundbach, comme vous pouvez le vérifier sur la carte. Cette marge n'est pas réaliste, notamment parce que – c'est peut-être une raison par trop formelle que j'exprime en ce moment – la loi sur les chemins de fer exige que l'on désigne avec précision le début et la fin d'une nouvelle ligne de chemins de fer. Nous avons un avis de droit de l'Office fédéral de la justice dont je lis un seul passage: «Zu diesen Voraussetzungen fehlt eine ausreichend präzise Beschreibung der Linienführung der Neubaustrecken. Die Beschreibung muss es den Mitgliedern des Parlamentes und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ermöglichen, sich ein einigermaßen zuverlässiges Bild über den allgemeinen Streckenverlauf zu machen.» J'estime qu'une marge de 20 km ne respecte pas ces exigences.

La proposition de M. Müller-Meilen nous amène un cheval de Troie, la queue étant à Gampel et la tête à Mundbach. Celui-ci va perdre sa queue, ses pattes de derrière, ses pattes de devant, pour ne lui laisser que sa tête à Mundbach. Je comprends que si nous ouvrons cette voie les Valaisans exigeront finalement de pouvoir aller jusqu'à Mundbach.

J'estime en outre que la proposition de M. Müller-Meilen ne répond pas aux exigences de la loi sur les chemins de fer. Elle ouvre exactement ce que la commission avait rejeté relativement massivement. Je crains d'ailleurs – c'est aussi un avis personnel – que c'est par là que nous allons charger par trop le bateau pour le faire couler ou pour soutenir la proposition de M. Biel, respectivement pour provoquer un vote populaire négatif.

Je reviens brièvement à la proposition de M. Biel et à celle de M. Luder. Je précise que la commission a traité ces propositions et vous propose de les rejeter par 21 voix contre 2, estimant qu'il nous faut deux axes. J'ai exprimé les raisons de ce refus dans l'entrée en matière, je les répète très brièvement: le Gothard à lui seul serait trop chargé par les besoins du trafic qui traverse notre pays; le tunnel de montagne existant du Loetschberg est insuffisant pour figurer comme soupape par rapport au besoin du trafic; selon les planifications, il nous manquerait au Loetschberg une capacité de 300 trains par jour; nous n'aurions pas le trafic trains/voitures préconisé entre Heustrich et la vallée du Rhône; et enfin, toutes les raisons déjà indiquées qui nous imposent la construction des deux tunnels de base.

En ce qui concerne la proposition Luder qui veut aussi empêcher la construction du tunnel de base, il se limite au seul chargement de véhicules routiers à Heustrich. Cela revient pratiquement à la proposition Biel, puisque les installations de transbordement de voitures à Heustrich pourraient être d'une façon ou d'une autre construites.

Je vous demande de suivre la majorité de la commission et de rejeter les quatre propositions de la minorité, respectivement individuelles.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei der Diskussion über Artikel 4 ist es notwendig, einige Überlegungen der Kommission zu erklären und vor allem über das Wesen und den Inhalt des Artikels einige Ausführungen zu machen.

Diese Lötschberg-Basislinie hat in der Kommission sehr ausgedehnte Diskussionen bewirkt. Mit der Festlegung der Lötschbergachse wollte man, wie bereits beim Eintreten erklärt, die Entlastungsachse finden. Eine Achse, die sich in bestimmten Teilen mit der bestehenden Lötschberglinie überlagert und dann in einem bestimmten Sektor als Neuanlage zu konzipieren ist.

Bezüglich der Festlegung des Nordportals haben wir uns genau gleich entschieden wie schon beim Gotthard, indem wir uns dem Begriff der Planungsräume angeschlossen haben, und haben dann den Raum Frutigen/Heustrich aufgenommen. Das hatte wiederum, gegenüber Bedenken, die uns vorgebracht wurden, den Vorteil, dass man die genaueren Abklärungen abwarten kann und je nach den geologischen Ergebnissen angepasste Entscheide treffen kann. Das kann heissen: Vorverlegen des Tunnelportals; das kann unter Umständen eine Galerielösung sein, oder es kann die Planung und Ausführung eines Niesentunnels bedeuten, aber wiederum ist es kein Freipass. Die geologischen und bautechnischen Abklärungen müssen getroffen werden, damit man dann entsprechend handeln kann.

Nun zu den Frequenzen und den Prognosen: Wir schaffen am Lötschberg wiederum eine Kapazität von 550 Zugseinheiten. Wir gehen davon aus, dass der neu zu schaffende Basistunnel eine Kapazität von 300 Zügen aufweist und sich die übrigen Kapazitäten dann auf die Stammstrecke verteilen, d. h. auf die heutige Lötschberg-Doppelspur, wobei bei den Zugseinheiten festzuhalten ist, dass da 230 Autozüge inbegriffen sind.

Unsere Kommission hat sich nach Wiedererwägung mit 23 gegen 5 Stimmen endgültig für die Formulierung «Raum Frutigen/Heustrich» entschieden. Was das Südportal betrifft, hat die Kommission eine bescheidene Ausweitung der bundesrätlichen Lösung vorgenommen: Weil die Variante des Bundesrates allzu eng geraten ist, haben wir den Planungsraum auf die Formel Raron/Steg/Gampel ausgeweitet. Diese Formulierung lässt die besten Lösungen zu, nämlich eine Abzweigung Richtung Westen (Zentral- und Unterwallis) und eine gegen Osten. Später wäre eine Verbindung nach Brig und zum Simplon ebenfalls offen. Voraussetzung dazu ist eine Machbarkeitsstudie.

Die Kommission hat festgestellt, dass sich ihre Entscheide natürlich auf die Kosten auswirken. Gegenüber der bundesrätlichen Botschaft bedeutet unsere Variante eine maximale Verlängerung des Tunnels um etwa 5 km, d. h. auf total 34 km; die Kostenfolgen dazu sind etwa mit 1,4 Milliarden Franken anzusetzen, es sind darin entsprechende Reserven enthalten.

Zu Absatz 2: Hier haben wir einstimmig festgehalten, dass die Linie so zu konzipieren sei, dass ein direkter Anschluss an einen zukünftigen neuen Simplontunnel möglich sein muss.

Bei Absatz 3 wiederum ist klar festgelegt, dass die Autoverladeanlagen in Heustrich und im Rhonetal vorzusehen sind. Wir haben es aber mit 19 zu 8 Stimmen abgelehnt, eine Beschränkung auf bestimmte Zahlen vorzunehmen, weil dies ein Entscheid betriebstechnischer Natur sei. Er sei von der BLS zu treffen, weil hierbei natürlich auch betriebliche Überlegungen massgebend sind, nicht nur strassentechnische.

Zum Antrag der Minderheit I (Schmidhalter): Die ersten Forderungen der Walliser Regierung waren exzessiv und untragbar, und darum wurde dann in der Kommission ein reduzierter Antrag diskutiert. Er mündete dann aus im Antrag Schmidhalter, gemäss dem der Anschluss in den Raum Mundbach zu führen hat, und damit wird ein ganz enger Projektierungsspielraum fixiert. Wir binden damit die künftigen Bauträger, die Bahnunternehmen, auf diesen genau fixierten Planungsspielraum. Es ist selbstverständlich und zu begreifen, dass man umweltrelevante Argumente einbringt, die unter Umständen eine bessere Lösung erfordern. Hier ist wiederum festzuhalten: Es geht gar nicht darum, sondern um eine Vorverlegung, eine Verlegung des Portals in südlicher Richtung. Wenn Umweltbedingungen es erfordern, auch da mehr zu tun, so wäre die Lösung auch

mit einem Vortunnel möglich. Doch auch diese Variante bringt Mehrkosten.

Die Kommission hat den Antrag Schmidhalter mit 16 zu 12 Stimmen abgelehnt, und zwar weil er im Vergleich zur bundesrätlichen Lösung eine Verlängerung von 10 km bringt, so dass wir schlussendlich einen Basistunnel von 38 km hätten. Nicht zu vergessen sind die zusätzlichen Kosten, die beträchtlich sind. Und was uns vor allem beeindruckt hat, ist natürlich die in Aussicht stehende Verlängerung der Bauzeit – ein weiterer Vorteilsabbau, den diese Zwillingslösung mit sich bringt. In den Begründungen der Walliser Regierung und in den Begründungen, die hier in diesem Rat wieder vorgetragen wurden, liegen nur übertriebene Erwartungen. Nach den Zahlen aus anderen Regionen sind natürlich noch bedeutende Reserven vorhanden.

Man postuliert eine Maximallösung für Frequenzen, die vermutlich sehr spät oder vielleicht gar nie eintreffen werden. Es ist begreiflich, dass man diese Forderung stellt, aber wir meinen: Es ist unverantwortlich, heute, jetzt, diese exzessive Ausweitung vorzunehmen.

Nun zum Antrag Müller-Meilen: Er nimmt die Kommissionsfassung auf, erweitert durch den Begriff «Mundbach». Wenn dieser Antrag aufgenommen wird, werden die politischen Kräfte den maximalen Spielraum auch ausschöpfen. Ein solcher Entscheid wäre tatsächlich Wasser auf die Mühle von Herrn Biel. Er befürchtet eine Überlastung der Vorlage; wir auch. Wir haben Angst davor, dass die Vorlage allzu grosse Ausweitungen erfährt. Warum? Wenn tatsächlich nun der Lötschberg nicht beschlossen würde – ich stehe dazu, die bundesrätliche und die Kommissionslösung müsste beschlossen werden –, dann wird es eine Zusatzbelastungen auf der Gotthardstrecke geben – Belastungen, die unerträglich würden. Die Zwillingslösung ist eine vorteilhafte Lösung. Sorgen wir dafür, dass die Zwillingslösung zum Durchbruch kommt, aber verhüten wir eine allzu grosse Beladung des Fuders.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Müller-Meilen: Ich möchte zu zwei Punkten noch Stellung nehmen. Der Kommissionspräsident hat gesagt, die Ausweitung des Projektierungsraumes sei fast ungesetzlich. Im Süden weiten wir durch meinen Antrag den Projektierungsraum auf etwa 17 bis 18 Kilometer aus. Im Norden hat die Kommission den Projektierungsraum auf etwa 15 Kilometer ausgeweitet, nicht zuletzt auch gemäss Antrag von Herrn Bonny. Ich glaube, dass das immerhin vergleichbare Grössenordnungen sind und dass man da nicht sagen kann, das eine sei ungesetzlich und das andere gesetzlich. Zudem geht es ja nicht darum, sich auf eine Lösung zu fixieren, sondern es geht darum, verschiedene Möglichkeiten offenzuhalten.

Zu den Kosten möchte ich immerhin noch feststellen: Jetzt wird verglichen zwischen den Kosten des bundesrätlichen Antrages und den Kosten der Anträge von Herrn Schmidhalter und von mir. Korrekt wäre es aber, wenn man von den Kosten gemäss den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit ausginge. Dann sind die Differenzen nämlich gar nicht mehr so gross.

Schmidhalter, Sprecher der Minderheit I: Zwei materielle Korrekturen: Die Fraktionssprecher haben nun diese Vorschläge in den Keller katapultiert. Aber wir haben doch immerhin in der Kommission mit 16 zu 12 Stimmen entschieden. Das ist meiner Ansicht nach ein gutes Resultat.

Der Projektierungsraum wurde von der Kommission nicht erweitert. Die Formulierung Raron/Steg/Gampel ist bereits in der Bundesratsvorlage vorhanden, und das wurde nicht abgeändert.

Zur Bauzeit: Ich habe versucht, es zu erklären: der Basistunnel bleibt zwischen Kandergrund und Raron in der Grössenordnung von 32 Kilometern. Dank den guten geologischen Verhältnissen kann man behaupten, dass man diesen Tunnel genau gleich in sieben Jahren oder eventuell zehn Jahren – aber ich bin für sieben Jahre – realisieren kann, dass also keine Bauzeitverlängerung entsteht.

Bundesrat Ogi: Zum Schluss meiner Ausführungen werde ich auch die Frage, die Frau Daepf heute morgen aufgeworfen hat, beantworten.

Dieser Artikel 4 enthält den Bau des Lötschberg-Basistunnels als sogenannten Kurztunnel. Mit der Variantenkombination Gotthard/Lötschberg verteilen wir den Transitverkehr auf zwei Achsen. Das Alpentransitsystem wird damit weniger störungsanfällig. Aus nationaler Sicht ist zu erwähnen, dass der Lötschberg-Basistunnel das Konzept «Bahn 2000» optimal ergänzt, indem wir rasch eine schnellere Nord-Süd-Verbindung mit Anschlussmöglichkeit für das Wallis bauen können.

Schliesslich hat der Lötschberg-Tunnel auch einen leistungsfähigen Autoverlad, der zwei Nationalstrassen miteinander verbindet. Der Lötschberg erhält aus dreifacher Funktion Berechtigung: die rasche internationale Verbindung; die nationale Einbindung in «Bahn 2000»; das Verbindungsstück zwischen zwei Autobahnen.

Wollte man eine dieser Aufgaben herausbrechen, dann entfällt die verkehrspolitische Rechtfertigung eines Neubaus am Lötschberg. Dessen müssen Sie sich klar bewusst sein.

Ich möchte die Ausführungen des Kommissionspräsidenten und des deutschsprachigen Berichterstatters nicht wiederholen, sondern ergänzen, und doch muss ich hier zum zweiten Mal etwas ausführlicher werden.

Die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen wollen den Lötschberg-Basistunnel auf die eine oder andere Weise erst in Mundbach, also im Gemeindegebiet von Brig, mit der Rhonetallinie verknüpfen und einen zweiten Tunnelausgang für den Autoverlad und den Verkehr Richtung Mittelwallis im Grenzgebiet der Gemeinden Raron und Baltschieder erstellen. Dazu muss ich einiges sagen:

1. Die Tunnelverlängerung bis ins Gemeindegebiet von Brig ist aus Kapazitätsgründen nicht nötig. Die «betriebliche Plattform», die die Kommissionsmitglieder zur Verfügung hatten, zeigt ganz klar auf, dass die Rhonetallinie trotz des zusätzlichen Alpentransits nicht voll ausgelastet sein wird. Es ist auch zu beachten, dass die halbe Kapazität – das ging bei Ihrer Beurteilung verloren – des Lötschberg-Basistunnels durch die Autozüge belegt wird, und das sind 132 Züge pro Tag in beiden Richtungen. Diese Züge starten in Heustrich und im Rhonetal. Dazu kommen täglich noch 30 durch den Basistunnel verkehrende Schnellzüge, welche talabwärts das Mittel- und Unterwallis bedienen, also Richtung Siders, Sitten und Martigny. Die Belastung der SBB-Strecke zwischen dem vom Bundesrat beantragten Südportal im Raume Raron/Steg/Gampel und Brig wird sich in Grenzen halten.

2. Zu den Lärmemissionen: Wir nehmen die Lärmemissionen nicht auf die leichte Schulter. Für den Lärmschutz sind die Emissionsgrenzwerte nach Lärmschutz-Verordnung massgebend. Ich habe das bereits heute morgen gesagt. Nach dieser Verordnung müssen auf bestehenden Strecken – also auch auf der Rhonetallinie, auch im Raume Visp – die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis zum Jahre 2002 durchgeführt sein. Vergessen Sie auch nicht, dass die Kommission Ihres Rates zudem in Artikel 7 des Beschlusses A eine Bestimmung aufgenommen hat, wonach spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Basistunnels die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmetechnisch saniert sein müssen!

3. Der Bundesrat schlägt Ihnen für das Südportal den Raum Raron/Steg/Gampel vor. In diesem Raum bieten sich für den Tunnelausgang verschiedene Standorte an. Der Planungssperimeter ist heute 10 Kilometer lang. Zu Herrn Müller-Meilen: Der Planungssperimeter im Norden ist nicht 15 Kilometer, sondern bezogen auf den Abschnitt von Frutigen bis Heustrich 7 bis 8 Kilometer lang. Der Planungssperimeter im Süden, also im Wallis, reicht vom Gemeindegebiet von Gampel bis zu demjenigen von Raron. Der Bundesrat ist somit den Wünschen des Kantons Wallis so weit als möglich nachgekommen. Der Bundesrat hat auch gesagt, dass später ein Ausbau möglich wäre, sofern er nötig ist. Dieses Baukastensystem gilt auch für den Raum Wallis. Die Möglichkeit ist gewahrt, die Lötschberg-Basislinie allenfalls später direkt an einen neuen Simplon-Basistunnel anzuschliessen. Das haben Sie zuwenig erwähnt, denn das verlangt ausdrücklich der Absatz 2 von Arti-

kel 4, der die Option der Umfahrung von Visp enthält. Es ist also eine Option Visp bereits vorhanden.

4. Ich sage das Folgende, weil ich den alt Gemeindepräsidenten aus Zermatt hier im Saal erblicke: Beim Antrag, das Südportal des Basistunnels in Mundbach zu bauen, im Gemeindegebiet Brig, müssen wir uns klar sein, dass dieser sogenannte Langtunnel verschiedene negative Konsequenzen hätte: Der Haupttunnel hätte eine Länge von 41 Kilometern. Für den Anschluss ans Mittelwallis würde die Fahrzeit Frutigen–Sion länger. Vor allem entstünde für die beiden Weltkurorte Zermatt und Saas Fee gegenüber der heutigen Situation eisenbahntechnisch keine bessere Verbindung.

Die Autoverladestation müsste leicht nach Osten respektive talaufwärts verschoben werden. Das macht den Autozugbetrieb natürlich teurer. Wer bezahlt das? Bezahlen das die Benutzer oder die Steuerzahler?

Der Bundesrat muss Ihnen diese Konsequenzen aufzeigen. Er muss auch sagen, dass Sie die Verantwortung hierfür übernehmen müssen. Ich habe Ihnen dargelegt, dass diese Tunnelverlängerung aus bahnbetrieblichen Gründen der Kapazität nicht nötig ist. Die Rhonetallinie verfügt über ausreichende Kapazität, auch nach Inbetriebnahme des Basistunnels. Diese Tunnelverlängerung ist zudem aus Gründen des Immissions-schutzes nicht zwingend, und sie ist wirtschaftlich nicht mehr vertretbar.

5. Zu den Kosten muss ich aufgrund der Diskussion folgendes sagen (es betrifft dies die Preisbasis 1989): Die Mundbach betreffenden Zahlen sind, weil diese Projektidee erst in den letzten Wochen aktuell geworden ist, reine Schätzungen, es sind Zahlen aufgrund von ersten Projektskizzen, und sie können nicht als endgültig und abschliessend bezeichnet werden.

Gemäss Botschaft des Bundesrates kommt der Lötschberg-Tunnel von Kandergrund nach Raron/Steg/Gampel ohne Niesenflankentunnel auf 3 Milliarden Franken zu stehen. Der Tunnel wäre etwa 28 km lang; die Bauzeit würde 7 bis 10 Jahre betragen. Ihre Kommission hat den Projektierungskorridor erweitert vom Raume Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel; Kosten ohne Niesenflankentunnel: 3,5 Milliarden Franken. Der Tunnel wäre 35,64 km lang, und die Bauzeit erstreckt sich auf 8 bis 11 Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde diese Variante 3,82 Milliarden Franken kosten.

Der Vorschlag von Herrn Nationalrat Schmidhalter (Minderheit I), unterstützt von Herrn Nationalrat Müller-Meilen, hat noch weitergehende Auswirkungen. Ich muss das ausführen, damit Sie die Konsequenzen sehen und die Verantwortung tragen können: Ohne Niesenflankentunnel kostet der Vorschlag Schmidhalter bis Mundbach 3,8 Milliarden Franken. Die Länge Frutigen–Mundbach beträgt 41,3 km; die Bauzeit erstreckt sich auf 8 bis 11 Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde die ganze Geschichte 4,1 Milliarden Franken kosten. Herr Nationalrat Müller, das ist redliche Politik, das ist Transparenz, diese Zahlen lege ich auf den Tisch.

Wenn mit dem Antrag von Herrn Nationalrat Schmidhalter, unterstützt von Herrn Nationalrat Müller, die Kosten gemäss Kommission – 3,75 Milliarden – oder noch besser die Kosten gemäss Botschaft des Bundesrates – 3 Milliarden – nicht überstiegen würden und auch die Bauzeit nicht verlängert würde, könnte man diese Variante in den Planungssperimeter einbeziehen und allenfalls prüfen, aber nur, wenn diese beiden Bedingungen erfüllt wären. Obwohl Herr Schmidhalter durchschimmern liess, dass Ingenieure etwas billiger projektieren könnten, bin ich aufgrund dessen, was ich weiss, was ich gesehen habe und was ich beurteilen kann, überzeugt, dass dies einfach nicht möglich ist.

Der Lötschberg-Basistunnel hätte wirtschaftlich gesehen, ich muss das zuhänden der Geschichte und der Materialien sagen (*Heiterkeit*) – es ist wahr, ich muss das zuhänden der Geschichte sagen, man weiss ja nie, was passiert –, einen sehr schweren Stand. Ich müsste sogar sagen, dass die Rechtfertigung in Frage gestellt ist, wie das Herr Biel aufgezeigt hat. Mit jeder Million, aber ganz sicher mit jeder Milliarde zusätzlicher Kosten wird die Wirtschaftlichkeit schlicht und einfach in Frage gestellt, ja, sie könnte nicht erreicht werden. Deshalb übernimmt Ihr Rat eine ganz grosse Verantwortung mit Blick auf die Zukunft. Wir dürfen nicht nur an den Bau denken, wir müssen

vor allem auch an die späteren betriebswirtschaftlichen Aspekte denken. Der Bundesrat ist deshalb davon ausgegangen, dass er sich auf das Wesentliche konzentrieren muss, dass er Prioritäten setzen muss. Zusätzliches kann dann im Rahmen des sogenannten Baukastensystems, sofern es notwendig wird, noch gebaut werden.

Noch etwas, auch zuhänden der Materialien und der Geschichte, aber auch zuhänden Ihrer heutigen Verantwortung: Wollte man den Niesenflankentunnel und die Verlängerung des Tunnels auf der Walliser Seite bis Mundbach realisieren, so fehlten gegenüber den Beschlüssen Ihrer Kommission rund 350 Millionen Franken real (Preisbasis 1989) und gegenüber der bundesrätlichen Variante 1,1 Milliarden Franken real. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass die 750 Millionen Reserve der Kommission den Mittelwert eines recht grossen Streubereiches darstellen. Man war nicht in der Lage, so kurzfristig genaue Zahlen zu errechnen.

Je nachdem, wie Sie jetzt beschliessen, müsste der Betrag von 14 Milliarden Franken konsequenterweise aufgestockt werden. Wenn Sie dem Antrag von Herrn Müller-Meilen oder dem Antrag von Herrn Schmidhalter zustimmen – das müssen Sie auch realistisch sehen –, dann müssen wir Mundbach bauen. Das ist doch ganz klar. Der Spielraum ist dann nicht mehr gross, die Planung ist nicht mehr offen. Es ist ganz klar, so gingen wir auf Mundbach und damit auf Brig zu. Sie dürfen nicht entscheiden, ohne diese Konsequenzen klar zu kennen. Zum Antrag Müller-Meilen muss ich eigentlich nichts Zusätzliches sagen. Ich bitte Sie, die Anträge Müller-Meilen und Schmidhalter (Minderheit I) abzulehnen: Herr Biel, auch Ihren Antrag (Minderheit II) muss der Bundesrat ablehnen.

Sie haben einige Zahlen in bezug auf den Ausbau der BLS-Doppelspur erwähnt. Ich werde Ihnen genaue Zahlen liefern; in meinem Departement herrscht Transparenz. Wir haben für den Lötschberg einen Kredit von 620 Millionen Franken. Die Teuerung beträgt 164 Millionen Franken. Der total bewilligte Kredit und die voraussichtlichen Endkosten betragen 784 Millionen Franken. Die BLS hat gezeigt, dass sie im Rahmen der Kreditvorgabe bauen kann.

Zu den Kapazitäten, Herr Biel: 1992 werden wir, wenn die Doppelspur ausgebaut und auch die erste Etappe von Domodossola II fertiggestellt ist, 6 Millionen Tonnen befördern können. Mit dem Vollausbau von Domodossola II, der Doppelspur und der «Bahn 2000» kommen wir auf 12 Millionen Tonnen bis spätestens im Jahr 2005. Wenn einmal der Basistunnel zusammen mit der Bergstrecke zur Verfügung stehen wird, dann werden wir 19 Millionen Tonnen transitieren können. Dazu kommen selbstverständlich noch die 132 Züge, die für den Autoverlad zur Verfügung stehen müssen.

Herr Nationalrat Biel, ich muss in diesem Zusammenhang auch noch sagen, dass der Simplon heute nicht voll ausgelastet ist, nämlich etwa nur zu 50 Prozent. Wir haben alles Interesse, diese beiden Achsen besser auszulasten.

Wir haben natürlich den nationalen Konsens gesucht. Wir haben ein staatspolitisches Gedächtnis und wissen, dass wir dieses grosse Projekt nicht ohne die Westschweizer und ohne die Walliser realisieren können.

Schliesslich muss ich Ihnen sagen, dass wir international Flachbahnen und nicht Kletterbahnen brauchen, die auf 1200 Meter hinauffahren müssen. Da werden wir in bezug auf Kapazitäten mit dem Ausland nicht Schritt halten können.

Schliesslich komme ich noch zum Antrag Luder: Ich bitte Sie, auch ihn abzulehnen; ich habe das bereits begründet. Herr Luder, es ist nicht möglich, nur eine Autoverladestation in Heustrich zu bauen und die Autozüge von dort beispielsweise nach Goppenstein oder Brig fahren zu lassen. Wir hätten zu wenig Kapazitäten für die übrigen Bedürfnisse und könnten international diesen Lötschberg kaum benützen. Zudem würde die Fahrzeit für den Autoverlad über die Bergstrecke zu lang. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Frau Nationalrätin Daepp hat heute morgen viele Fragen gestellt. Auf das Lärmproblem bin ich weitgehend eingegangen. Die Lötschberg-Basislinie führt nicht zu mehr Zügen im Aaretal, Frau Nationalrätin Daepp. 132 Züge fahren gar nicht durchs Aaretal, sondern sie fahren erst ab Heustrich und gehen bis ins Rhonetal; deshalb sollte man im Aaretal nicht dra-

matisieren. Ohne Basislinie würde die Bergstrecke auch voll ausgelastet. Der Kapazitätsgewinn der Basislinie resultiert vor allem daraus, dass längere und schwerere Züge gebildet werden können.

Zu Ihrer zweiten Frage ob die Regionalzüge im Halbstundentakt noch gewährleistet sind, kann ich Ihnen klar sagen: für den Halbstundentakt ja. Sollte aber die Berner Regierung später den Viertelstundentakt wollen, kann ich Ihnen nicht in alle Ewigkeit und auch nicht für meinen Nachfolger versprechen, dass nicht deswegen einmal ein drittes Gleis im Aaretal gebaut werden muss. Aber wenn man beim halbstündigen Takt bleibt, sind täglich 64 Regionalzüge auf dieser Strecke in beiden Richtungen vorgesehen. Also im Moment keine Angst, Sie können ruhig schlafen.

Zur dritten Frage: Wird die dritte Spur ab Uttigen gebaut? Nein, Frau Daepp, sie wird nicht gebaut. Sie ist nicht nötig. Und damit Sie es genau wissen: Einzig zwischen Bern-Wankdorf und Gümligen sind Kapazitätsengpässe vorhanden; hier müssen wir möglicherweise Anpassungen vornehmen.

Zum Schluss beantworte ich noch die Frage von Herrn Nationalrat Vollmer: In der Botschaft sind auf Seite 44 die Kapazitäten des Autoverlades für das Jahr 2000 und später fixiert, und zwar auf 700 Personenwagen pro Stunde und Richtung. Neben dieser Kapazität von 700 Autos pro Stunde und Richtung in Form von 132 Autozügen pro Tag werden noch 104 Güterzüge, 30 Personenzüge Basel–Italien, 30 Personenzüge Basel–Bern–Sitten, und 6 regionale Güterzüge geführt; das ergibt total 302 Züge.

Deshalb wäre nicht mehr viel Platz vorhanden. Es gibt gar nicht die Kapazitäten, um auf 800 oder 900 Autos pro Stunde gehen zu können.

Eines noch, Herr Nationalrat Vollmer: Die beiden Verladestationen in Kandersteg und in Goppenstein werden nicht abgebrochen. Wir denken auch an das Lötschentäl. Die Lötschentaler sollen weiterhin von und nach Goppenstein bzw. Kandersteg verladen. Zudem sind Kandersteg und Goppenstein als «Ueberlauf», als Reserve und – wie gesagt – für Einheimische vorgesehen. Ich kann nicht sagen, wie es im Jahre 2005 aussehen wird, aber es ist vorgesehen, dass pro Stunde etwa ein Zug zur Verfügung stehen würde. Das ist auch unsere Abmachung mit der Berner Regierung.

Ich bitte Sie, alle Anträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen. Wenn Sie das tun, dann entscheiden Sie richtig.

Biel, Sprecher der Minderheit II: Auch ich habe eine Bemerkung zuhänden der Materialien und zuhänden der Geschichte zu machen: Ich habe die Zahlen korrekt wiedergegeben. Ich habe auch von 784 Millionen gesprochen. Aber Sie haben etwas vergessen, Herr Bundesrat: die Zinsen. Ich mache Sie auf die Seite 35 der Botschaft von 1976 über den Lötschbergausbau aufmerksam: Dort wurden die 7 Prozent Bauzinsen auf Fremdmitteln – auch ohne Teuerung – auf Ende 1987 mit 227 Millionen berechnet.

Ich habe gesagt: Alles in allem kommen wir mit den Zinsen auf über 1 Milliarde. Ich war also sehr korrekt – soviel zuhänden der Geschichte und zuhänden der Materialien.

Präsident: Drei Anträge betreffen die Definition des Tunnels. Die Antragsteller wollen einen Tunnel bauen; er wird mit diesen drei Anträgen definiert.

Zwei Antragsteller wollen keinen Tunnel bauen. Das sind die Minderheit II und Herr Luder.

Nach Absprache mit den Kommissionsreferenten und mit allen Antragstellern schlage ich Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir bereinigen zuerst die Definition des Tunnels. Weil der Antrag Müller-Meilen eine Ausweitung des Mehrheitsantrages ist, stellen wir ihn zuerst in einer Eventualabstimmung der Mehrheit entgegen. Das Resultat stellen wir dem Antrag der Minderheit I (Schmidhalter) entgegen. Damit wird der Tunnel definiert sein.

Anschliessend stellen wir in einer Eventualabstimmung die Anträge Luder und Minderheit II (Biel) einander gegenüber. Damit ist definiert, was diejenigen wollen, die keinen Tunnel wollen.

Am Schluss stellen wir den definierten Tunnel den Streichungsanträgen gegenüber.
Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? – Das ist der Fall.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	93 Stimmen
Für den Antrag Müller-Meilen	70 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	85 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	74 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	34 Stimmen
Für den Antrag Luder	21 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	127 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	29 Stimmen

Präsident: Die Kommissionssprecher hatten für dieses Geschäft eine Dauer von schätzungsweise 15 Stunden vorausgesagt. Wir haben jetzt vierzehneinhalb Stunden hinter uns gebracht. Ich sehe mit Vergnügen der letzten halben Stunde entgegen. (*Heiterkeit*)

Art. 5

Antrag der Kommission

Titel

Einbezug der Westschweiz

Abs. 1

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf–Mâcon und den Anschluss von Basel anstrebt.

Abs. 2 (neu)

Er wirkt auf die Realisierung von besseren Verbindungen nach Frankreich und Italien hin.

Art. 5

Proposition de la commission

Titre

Intégration de la Suisse occidentale

Al. 1

La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance par la construction et la modernisation du tronçon Genève–Mâcon et le raccordement de Bâle.

Al. 2 (nouveau)

Elle s'emploie à promouvoir la réalisation de meilleures liaisons vers la France et l'Italie.

M. Maître: Je voudrais simplement, à propos de l'article 5, apporter quelques éléments d'information sur une disposition qui a été au centre de différents malentendus, pour ne pas dire différentes controverses.

Aujourd'hui, on constate que cet article, tel que formulé par la commission, est manifestement rassembleur, parce que nous avons pris le soin de distinguer ce qui devait l'être, c'est-à-dire les infrastructures à haute performance, d'une part, et, d'autre part, les lignes de «maillage» telles que Vallorbe–Pontarlier, etc. Il est tout à fait clair, dans notre esprit, qu'il n'y a aucune exclusion de telle ou telle ligne de raccordement, et il est également clair qu'aux yeux de la commission les deux pénétrantes possibles à haute performance en Suisse occidentale sont Bâle et Genève.

Je tiens à préciser, à propos de la ligne Mâcon–Genève – toute une série de choses ont été avancées, des plus sérieuses au plus farfelues – que cette ligne n'est pas en opposition avec celle du Mont-Cenis. Le considérer comme tel est une erreur. Ces lignes sont en rapport de complémentarité; elles ont des fonctions différentes. Aujourd'hui, les Français constatent que

la ligne Mâcon–Genève remplit une fonction d'irrigation, en particulier du département de la Haute-Savoie qui est le premier département touristique de France en termes de nuitées. Alors qu'on imaginait que cette ligne était essentiellement vouée au trafic suisse, on constate aujourd'hui que 40 à 45 pour cent du trafic sont d'origine française. C'est dans ce sens-là que la France mesure de manière nettement plus accrue l'intérêt de cette ligne. Elle le fait également compte tenu de la nécessité de réaliser la connection la plus performante possible entre Paris et Genève, vu la présence du siège européen des Nations Unies dans cette dernière ville qui, dans le cadre de la politique extérieure française et compte tenu des bouleversements constatés actuellement en Europe, joue un rôle extrêmement important.

Je tiens encore à préciser que, sur la base de contacts qui ont eu lieu avec un certain nombre de personnalités françaises, l'option Mâcon–Genève, contrairement aux affirmations de certains, demeure absolument ouverte. Il vaut par conséquent la peine de se battre jusqu'au bout. Ce que l'on attend du côté français, c'est un certain nombre de signes politiques de notre pays. Il faut que la Suisse sorte de son extrême discrétion, sur ce point des mécanismes de financement notamment. Il y a là un enjeu fondamental pour l'ensemble de la Suisse romande.

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1

Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart anstrebt. Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung.

Abs. 2

Streichen

Minderheit I

(Giger, Ammann, Kühne)

Abs. 1

.... der Strecken Zürich–München, Zürich–Stuttgart und Chur–München anstrebt. Er

Abs. 2

Streichen

Minderheit II

(Ammann, Columberg, Cotti, Giger, Kühne, Schmidhalter, Schüle)

Abs. 1

.... Gotthardlinie. Im Rahmen der dazu erforderlichen Ausbauten und Anpassungen wird das Netz der SBB durch eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar durch einen Hirzeltunnel erweitert. Der Bund trägt zudem den

Abs. 2

Streichen

Antrag Oehler

Abs. 1

.... verwirklicht im Rahmen der Realisierung der Neat eine verbesserte Verbindung

Art. 6

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1

.... promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance par le développement Stuttgart. Elle Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons dans le domaine des transports.

Al. 2

Biffer

Minorité I

(Giger, Ammann, Kühne)

Al. 1

.... des tronçons Zurich–Munich, Zurich–Stuttgart et Coire–Munich. Elle

Al. 2

Biffer

Minorité II

(Ammann, Columberg, Cotti, Giger, Kühne, Schmidhalter, Schüle)

Al. 1

.... Saint-Gothard. Dans le cadre des améliorations et des adaptations nécessaires, le réseau des CFF sera complété par une nouvelle ligne reliant Wädenswil à la région de Baar via un tunnel par le Hirzel. En outre, la Confédération tient compte

Al. 2

Biffer

*Proposition Oehler**Al. 1*

.... ; elle réalise dans le cadre de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes une meilleure liaison

Giger, Sprecher der Minderheit I: Bei Artikel 6 geht es um die Einbindung der Ostschweiz in den internationalen Verkehr, nämlich um einen Anschluss an die Gotthardlinie: Ich habe mit meinem Antrag auf Rückweisung der Botschaft an den Bundesrat deutlich zu verstehen gegeben, dass ich Verfechter einer Eurotransitlinie durch die Ostschweiz bin. Das Parlament ist leider meinen Bemühungen nicht gefolgt. Als Ostschweizer und Demokrat – immer noch! – beuge ich mich dem Verdikt des Rates, von Resignation keine Spur. Ich möchte aber sagen, für mich und auch für das Splügenkomitee ist noch nicht aller Tage Abend

In der Begründung meines Rückweisungsantrages habe ich unter anderem meinen Unwillen zum Ausdruck gebracht, dass für die Ostschweiz noch gar keine konkreten Lösungen aufgezeigt werden. Der Bundesrat hat versprochen, dass er mit einer Sonderbotschaft an das Parlament im Laufe des Sommers Lösungsvorschläge für die Ostschweiz aufzuzeigen gedenkt. Der Bundesrat tut sich offenbar schwer mit den Verkehrsproblemen der Ostschweiz. Ich muss meinem Befremden darüber Ausdruck geben, dass konkrete Ansätze zur Lösungsfindung ostschweizerischer Verkehrsprobleme erst nach der Behandlung der Vorlage in der grossen Kammer vorgestellt werden. Mittlerweile helfen wir Ostschweizer kräftig mit, die Eisenbahnprobleme in der übrigen Schweiz freudigen Genossen zu lösen, und dies unter grosszügiger Freistellung von Milliarden von Franken. Wir Ostschweizer kaufen also die Katze im Sack, wie man so schön zu sagen pflegt. In dieser Situation gilt für mich die Devise: Rette, was noch zu retten ist.

Ohne von meinem Fernziel Eurotransit-Ost abzurücken, möchte ich dem Artikel 6 doch noch einen etwas spezifischeren ostschweizerischen Stempel aufdrücken: Es ist ja sprichwörtlich, dass man weder in der Zentral- noch in der Ostschweiz um Zürich herumkommt. In Artikel 6 wird im Zusammenhang mit der verbesserten Anbindung Zürich–München und Zürich–Stuttgart für mich Zürich etwas der Ostschweiz zugerechnet. Bekanntlich hört ja die Ostschweiz bereits in Winterthur auf. Ich empfinde die Absichtserklärung in Artikel 6 fast wie einen Hohn, wenn wir unser Bahnsystem auf Trassees des vorigen Jahrhunderts an das europäische Hochleistungsnetz anbinden wollen. Um diese Bestrebungen effektiv in die Tat umzusetzen, könnte ich Ihnen weit bessere Lösungen ganz im Osten unseres Landes aufzeigen. Nachdem man aber zuständigen Orts in diesen entscheidenden Fragen in Vogel-Strauss-Politik macht, möchte ich für die eigentliche Ostschweiz retten, was noch zu retten ist.

Ich möchte Sie dringend bitten, meinem Antrag zuzustimmen, nebst der Strecke Zürich–München und Zürich–Stuttgart ebenfalls Chur–München in das Konzept – es handelt sich ja nur um Bestrebungen – einzubeziehen. Damit würde nur geheftet, nicht festgenagelt, dass die Rheintallinie endlich auf

Doppelspur ausgebaut werden könnte. Die Bündner, von volkswirtschaftlichen und wirtschaftlichen Problemen nicht verschont, würden als Fremdenverkehrshochburg Ihre Einsicht sicher zu schätzen wissen.

Die St. Galler Rheintaler mit ihrer unendlichen Geduld und Langmut in Sachen öffentlicher Verkehr wüssten ein bescheidenes Entgegenkommen der übrigen Schweiz ebenfalls mit viel Wohlwollen zu honorieren.

Ich bitte Sie nochmals um Zustimmung zu meinem Antrag, die Relation Chur–München in Artikel 6 festzuschreiben.

Ammann, Sprecher der Minderheit II: In der Botschaft steht:

«Für die Schweiz sind Verkehrswege Lebensadern. Sie bieten die Chance der Öffnung und des internationalen Kontaktes, bilden aber auch Grundlage des Wohlstandes und dienen der kulturellen Bereicherung. Die Strasse und der Luftraum stossen im weiteren Ausbau indessen mehr und mehr an Grenzen.» «Gleichzeitig führt der Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale die eigenen Landesteile noch näher zusammen. Das grosse Werk, liegt darum insgesamt im ureigenen Interesse unseres Landes, öffnet aber eine zukunftssträchtige europäische Perspektive.»

Das alles gilt auch für die Ostschweiz. Der Unterschied ist nur, dass wir am Gotthard und am Simplon Schiene und Strasse haben, am Lötschberg nur die Schiene und am San Bernardino nur die Strasse, die N 13. Naheliegender wäre es nun doch gewesen, das Schienennetz dort zu ergänzen, wo es heute noch fehlt. Also zum Beispiel mit einem Spluga-Integrato von Chur nach Bellinzona oder mit Gotthard-Ost von Arth-Goldau über Linthal und Trun nach Biasca, um nicht zuletzt auch die N 13 zu entlasten. Mitnichten: Wir Ostschweizer mussten erleben, dass die Mehrheit in einer Demokratie zwar nicht immer recht hat, wohl aber recht bekommt. Wie anders ist es zu erklären, dass die Erfüllung des Ostalpenbahn-Versprechens nach langem Leidensweg durch die KEA (Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen), die Kontaktgruppe Eisenbahntransitlinie Gotthard-Splügen und in der Vernehmlassung zur Neat schliesslich endgültig scheiterte? 13 Kantone, so führt die Botschaft aus, mit 49 Prozent der Bevölkerung, seien für den Gotthard-Basistunnel; 7 Kantone mit 38 Prozent der Bevölkerung für den Lötschberg-Simplon; nur 5 Kantone mit 13 Prozent der Bevölkerung jedoch für den Splügen. Jetzt wissen wir wenigstens – um es in Mundart auszudrücken – «wo Gott hockt», wohl ganz in der Nähe des «Gott»hard-Komitees. In diesem frostigen Klima hatten natürlich auch unsere Konsens- und Kompromissvorschläge Spluga-Integrato sowie Gotthard-Ost in Kombination mit Lötschberg-Simplon keine reelle Chance mehr. Noch heute bin ich der Meinung, dass vor allem Gotthard-Ost mit drei kürzeren statt mit einem Langtunnel – das geplagte Uri wäre verschont geblieben – zu Unrecht abqualifiziert wurde.

Allein, es hat nicht dürfen sein. Auch der Gotthard-Basistunnel wird mit seinen bautechnischen und geologischen Problemen noch für Ueberraschungen sorgen. Wenn Sie dann dereinst in einer Störzone des Tavetscher Zwischenmassivs, der Ursern-Cavera-Zone oder der Pioramulde festsitzen, werden Sie noch an mich denken!

Die sprichwörtliche Bundestreue der Ostschweizer Kantone wird damit erneut auf eine harte Probe gestellt. Verbale Kraftakte und blumige Versprechen haben für uns jeden Stellenwert verloren. Was zählt, ist der Wortlaut von Artikel 6 des referendumspflichtigen Bundesbeschlusses A, der mindestens die kurze Neubaustrecke des Ostschweizer Anschlusses aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar enthalten muss. Nur so haben wir eine wirkliche Garantie für die Realisierung dieses Kernstückes der wohl kostengünstigsten Variante einer Einbindung der Ostschweiz! Sie würde nämlich nur rund 400 Millionen Franken kosten.

Wie werden sich unsere Landsleute beim Fehlen dieser minimalen Konzession an die Ostschweiz in einer Referendumsabstimmung verhalten? Ich weiss es nicht. Sicher ist aber, dass die Gefahr wächst, dass der Alpentransit-Beschluss im Kreuzfeuer eines zugleich fundamentalistischen und regionalpolitisch motivierten Referendums Schiffbruch erleidet. Doch dieses Desaster möchten wir wenn immer möglich vermeiden.

Erlauben Sie mir, Ihnen an dieser Stelle einen Alptraum zu erzählen, den ich kürzlich hatte: Mit einer Expedition von Ostschweizer Parlamentariern befinde ich mich in der nebligen Wildnis in den Niederungen der Gotthard-Basis-Variante. Wir suchen, vom Zürichsee herkommend, angestrengt, ja fast verzweifelt nach der in Artikel 6 versprochenen verbesserten Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie. Wir finden nichts, stossen aber mitten im urwaldähnlichen Sihlwald auf eine erschöpfte Zürcher Expedition unter Führung des Ratskollegen Kurt Müller. Diese hat sich auf der ebenfalls erfolglosen Suche nach der immer noch fehlenden Doppelspur zwischen Horgen-Oberdorf und Baar dorthin verirrt. Gemeinsam und unter Aufbietung letzter Reserven schlagen wir uns durch und gelangen schliesslich ins gelobte Zugerland, wo Milch und Honig fliessen, und an den gleichnamigen See, an dessen südlichem Gestade jene sagenumwobene Sankt-Gotthard-Supertransversale entspringen soll.

Doch Spass beiseite! Wäre es nicht an der Zeit, Herr Bundesrat, den Ostschweizern und den Zürchern zu sagen, wohin die Reise geht bzw. wie der Bundesrat die Lücke zwischen Zürich und Zugersee zu schliessen gedenkt, auf dass sich nicht noch mehr Politiker in Sihlwald verirren? Ich möchte hier einräumen, im Zeitpunkt der Ausarbeitung der Botschaft vor gut einem Jahr waren die Studien in dieser Sache vielleicht noch nicht weit genug fortgeschritten. Deshalb habe ich Verständnis für den Bundesrat, der sich damals nicht auf die Aeste hinauswagen wollte. Mit dem Vorliegen der äusserst interessanten Machbarkeitsstudie Balestra vom vergangenen Herbst ist nun aber eine völlig neue Lage entstanden. Balestra prüfte im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr u. a. verschiedene Korridorvarianten – Hirzel, Uetliberg, Rossberg, Sattel – zwischen dem Raum Zürich und dem südwestlichen Zürichseeufer sowie dem Raum Arth-Goldau. Die Bewertung ergab ein klares Ergebnis: Langfristig schneidet der sogenannte Westkorridor (Uetliberg–Rigi) für den Einbezug der nördlichen Ostschweiz am besten ab. Für den Einbezug der östlichen und südlichen Ostschweiz – östlich bzw. südlich der Schnellzuglinie St. Gallen–Winterthur–Zürich – war dies wenig günstig, weswegen nach einer geeigneten Variantenkombination gesucht wurde. Kernstück einer ersten Etappe der Anbindung der Ostschweiz wären demnach:

- a) der Hirzeltunnel von Bofeld bei Baar bis Wädenswil;
- b) der Horgentunnel mit dem Anschluss nach Horgen Oberdorf.

Mit dem relativ bescheidenen Kostenaufwand von gut 400 Millionen Franken könnte damit die Kapazität des Nadelöhrs Thalwil-Zug verdoppelt und eine sehr gute Verbindung von Zürich und Wädenswil über Zug, Rotkreuz zur Alpentransitachse erstellt werden. Nur so ergibt sich die notwendige Flachbahnzufahrt für das Güterverkehrsaufkommen aus dem Rheintal und dem süddeutschen Raum unter Umfahrung der überlasteten S-Bahn-Region Zürich. Nur so kommen auch die südöstliche Ostschweiz, das Rheintal, das Linthgebiet, Toggenburg, Graubünden und der Vorarlberg mit immerhin gut einer Million Einwohnern zur längst versprochenen Aufwertung des öffentlichen Personenverkehrs.

Die Ausführungen in der Ziffer 214 der Botschaft zugunsten der Ostschweiz dürfen nicht toter Buchstabe bleiben. Hier ist der Tatbeweis zu liefern, dass es dem Bundesrat und dem Parlament ernst ist mit dem Einbezug der Ostschweiz. Ich halte fest: Es geht uns hier lediglich um die Aufnahme der kurzen Neubauparallelstrecke Wädenswil–Hirzeltunnel mit den nötigen Anschlüssen. Die übrigen Ausbauten werden im Rahmen der ohnehin nötigen Koordination zwischen «Bahn 2000» und Alpentransit realisiert. Im Sinne dieser Ausführungen bitte ich Sie um Zustimmung zur Minderheit I.

Zum Schluss möchte ich Sie nochmals an die jüngste Kontroverse über die zu erwartenden Güterverkehrsmengen erinnern. Mit Studien lässt sich ja bekanntlich alles beweisen, selbst das Gegenteil. Entscheidend sind doch stets die Vorgaben. Ihre FEW/Prognos-Studie will uns mit fragwürdigem Raster nur 0,5 Millionen Tonnen zubilligen. Unsere beiden Gutachter kommen bei realistischen Szenarien auf 7 bis 9 Millionen Tonnen. Ich teile Ihre Meinung, Herr Bundesrat: Begraben wir diese Zahlenklauerei, und akzeptieren wir sportlich das

Resultat dieser drei Studien. Es steht 2 zu 1 zu unseren Gunsten.

Zuletzt möchte ich nochmals an Ihre Konsensbereitschaft appellieren. Wir Ostschweizer haben keine Legionen hier im Saal, nur die Kraft unserer guten Argumente. Gepolter liegt uns nicht, das verbietet eben unsere Mentalität. Aber vergessen Sie nicht, wer bei «Bahn und Bus 2000» die entscheidenden Ja-Mehrheiten lieferte! Heute dominiert in der Ostschweiz der Frust. Ihre Zustimmung zu unserem Antrag wäre deshalb ein Akt staatspolitischer Klugheit.

Oehler: Ich habe Ihnen den Antrag unterbreitet, dass die Realisierung der Ostschweizer Vorhaben im Rahmen der Neat durchgeführt werden muss. Ich halte mich da an das alte Sprichwort, Herr Bundesrat: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten. Was heisst das für uns? Ich möchte nicht mehr an die Ausführungen von Herrn Giger erinnern, die ich in aller Form unterstützte, sondern daran, dass der Vater des heutigen Präsidenten der SBB-Generaldirektion Eisenring vor 50 Jahren im Sinne einer Vorleistung an die Neat den Ausbau der Ostschweizer SBB-Linien verlangt hat. Es wurde ihm damals versprochen. Ich habe in meiner Parlamentarierzeit zweimal diesbezügliche Vorstösse eingereicht. Es wurde mir versprochen, dass etwas unternommen werde – von Bundesrat Bonvin, nachher von Bundesrat Schlumpf; und selbstverständlich, so hoffe ich, Herr Bundesrat Ogi, werden Sie das heute auch noch tun.

Derweil haben wir in der betroffenen Region unsichere Eisenbahnanlagen, sie datieren auf das Jahr 1930. Wir haben idyllische Verhältnisse; was uns Ostschweizern, und namentlich den Rheintalern, aus der Verkehrspolitik zwischen 1990 und 2000 bleiben dürfte, das ist die Bezahlung des Oekobonus. Dieses Spiel, Herr Bundesrat Ogi, werden wir Ostschweizer und Rheintaler nicht mitmachen. Wir bezahlen nicht den Oekobonus und finanzieren die SBB-Linien durch unser Land und in den Agglomerationen, derweil wir keine Möglichkeit haben, auf das öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen! Im gleichen Zug werden Massnahmen eingeleitet, welche die Abzugsberechtigung der Fahrkosten auf dem Steuerzettel verhindern sollen. Da werden wir Ostschweizer, werden wir Rheintaler nicht mitmachen!

Ich werde nicht auf das Wort Referendum zurückgreifen, das wurde heute schon oft gesagt, und ich glaube, die Zeichen hierfür sind gesetzt, vor allem auch mit der Ablehnung des Antrages der Walliser Kollegen.

Wir sind auf dem besten Weg, auf der besten Schiene – wenn wir so weiterpolitisieren und Region um Region verunsichern, ihnen ihre berechtigten Anliegen absprechen –, mit unseren notwendigen Neat-Vorhaben in eine Sackgasse bzw. in den Papierkorb zu fahren und das Ganze letztlich als eine Sandkastenübung dieses Parlamentes abqualifizieren zu lassen, und zwar nicht durch uns, sondern durch die Stimmbürger.

Ich für meine Region kann das festhalten, auch mit Blick auf andere verkehrspolitische Anliegen, die man uns immer verspricht: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten.

Wir haben ein Anliegen – es gehört allerdings nicht hierher, aber ich muss es immer wieder erwähnen! Eine Gemeinde wartet seit fünf Jahren auf den Entscheid, ob ein Tunnel für die N 13 gebaut wird; das seit fünf Jahren! Es wird und wird und wird immer noch nicht entschieden. Allerdings – das muss ich Herrn Bundesrat Ogi zugute halten –, das ist nicht sein Verschulden, sondern das liegt bei uns zu Hause, in der St. Galler Regierung. Aber immerhin, der Grad des Missmutes und des Unmutes steigert sich so, und das wird ändern.

Herr Bundesrat Ogi, wir erwarten von Ihnen eine klare, konkrete, direkte Aussage, dass unsere Ostschweizer Anliegen im gleichen Zug wie die Anliegen und die Milliardenausgaben für die anderen Regionen bzw. für die Neat verwirklicht werden. Andernfalls werden unsere Regionen – Herr Ammann hat das dargelegt, Herr Giger äusserte sich im gleichen Sinn dazu – zusammen mit anderen dieser Schweiz nicht mitmachen, und ausser Spesen wird da nichts gewesen sein.

Nochmals, Herr Bundesrat Ogi: Versprechen und nicht halten, das taten schon die Alten. Wir halten uns daran, wir wollen jetzt

eine klare Aussage, sonst halten wir uns an das, was andere sagen: an das Referendum!

Blocher: Ich spreche für die gesamte SVP-Fraktion, auch für die Anwesenden unserer Fraktion!

Nachdem Herr Giger gesagt hat, Zürich gehöre nicht mehr zur Ostschweiz, habe ich als Zürcher jetzt wahrscheinlich die Ehre, als Zentralschweizer hier zu sprechen. Ich weiss nicht, warum er uns damit aus der Ostschweiz herausgeworfen hat. Wir gehören aber an sich gerne zur Ostschweiz; auch den Kanton Zürich, der südlich von Winterthur ist, zählen wir dazu. Aber wir sind nicht der Meinung, dass der Antrag, der hier als ostschweizerisch dargestellt wird – mit dem Hirzeltunnel –, hier aufgenommen werden soll, nämlich deshalb: Es ist unbestritten und muss so sein, dass die Ostschweiz, bestehend aus Zürich, Schaffhausen, dem Thurgau, St. Gallen, Graubünden und Glarus – das ist die Ostschweiz im weiteren Sinne und in der Mitte die Appenzeller, die haben aber eine eigene Bahn –, einen Anschluss an den Gotthard braucht. Das sind ja sehr freundeidgenössische Kantone. Hätten sie die gleiche Einstellung wie der Kanton Wallis, hätten wir vielleicht jetzt auch schon Milliarden in der Vorlage drin.

Ich muss Ihnen sagen: Welches die richtige Linienführung ist, darüber besteht nun noch Unklarheit. Wir haben in dieser Vorlage einen Planungskredit von 50 Millionen Franken, und hier geht es darum, zuerst die für die gesamte Ostschweiz richtige Verbindung zu wählen. Es geht nicht an, dass wir hier diese Schlacht am Hirzel führen; denn wir sind gar nicht so überzeugt – die Kantone Thurgau und Zürich sicher nicht –, ob das wirklich das Ei des Kolumbus ist. Es wäre durchaus möglich, dass eine andere Linienführung – ein Zimmerbergertunnel – eine bessere Möglichkeit bietet. Wir müssen ja schliesslich auch auf die Agglomerationen etwas Rücksicht nehmen. Wir müssen dann schauen, dass nicht die Bewohner der ganz grossen Agglomerationen sehr weit fahren, damit diejenigen der kleineren Agglomerationen nicht zu weit zu fahren brauchen.

Ich sage nicht, dass der Hirzeltunnel nicht die Lösung sein kann. Aber wir sollten ihn jetzt hier nicht zementieren und sagen: Die Verbindung Wädenswil–Hirzeltunnel–Baar sei die richtige Zufahrtslinie. Ich glaube, dass es richtig ist – und ich sage das als Ostschweizer, Herr Giger –, dass wir den Antrag Giger ablehnen; denn das wäre ein Präjudiz, und dafür ist die Zeit noch nicht reif.

Bezzola: Stima signur president, stima signur cusseglier federal, stimadas damas, stimads signurs, sco representant d'una minorità er in connex cul attatg e la coleaziun culla transversala tra las nosas alps, ampermetta da far in per remartgas.

Weil Artikel 6 für Graubünden zu einem Schicksalsartikel wird, habe ich mir erlaubt, auch die «cuarta lingua» zu Ehren kommen zu lassen. Ich danke Ihnen im voraus, dass Sie bereit sind, in Artikel 6 Absatz 1 die Formulierung «und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung» aufzunehmen. Zu meiner Interessenbindung: Ich bin im Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn. Wir Bündner erachten dieses Entgegenkommen in Artikel 6 Absatz 1 nicht als Geschenk, weil wir ja noch gar nicht wissen, wie man gedenkt, diesen besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Es könnte damit vielmehr ein Teil des Ostalpenbahn-Versprechens eingelöst werden.

Herr Nationalrat Biel hat verschiedene Male von Geschenken an die Regionen gesprochen. Wenn das wirklich der Fall wäre, käme der Kanton Graubünden wiederum sehr schlecht weg. Man versucht mir immer wieder zu sagen, jetzt habt ihr den Vereina, jetzt solltet ihr eigentlich zufrieden sein. Sie wissen, mit dem Vereinatunnel wird die östlichste Ecke unseres Kantons, unseres Landes wintersicher erschlossen. Wenn ich von der wintersicheren Erschliessung spreche, weiss ich, wovon ich spreche, und diese Verbindung hat nichts mit den Alpen-transversalen zu tun. Diese Verbindung soll im Jahre 2000 in Betrieb genommen werden, und dann sind genau 77 Jahre verstrichen, seit die letzte Neubaustrecke der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen wurde. Wir Engadiner sind stolz und dankbar, dass wir diese Verbindung kriegen, und hoffen

natürlich, dass sie nicht in Verbindung gesetzt wird mit den Optionen Graubünden.

Persönlich bin ich enttäuscht, dass man die Variante Mini-Ypsilon von Herrn Ständerat Cavelti fallenlassen will. Mit diesem Tunnel – mit diesem Stollen anstelle von zwei vertikalen Schächten – hätte man meines Erachtens einen vernünftigen Anschluss Graubündens schaffen können. Dazu hätte die ungenügend erschlossene Region Surselva ebenfalls einen Anschluss erhalten. Ich weiss, Herr Bundesrat Ogi, dass man im Zusammenhang mit der Alpentransversale nicht gerne über Strassen spricht. Wenn man aber über besondere Verkehrsverhältnisse im Kanton Graubünden spricht, bedeutet das: Schiene und Strasse.

Zur Option Graubünden: Sie besteht, wie gesagt, aus Schiene und Strasse. Es liegt ein Investitionsprogramm für die Rhätische Bahn für die nächsten fünfzehn Jahre auf dem Tisch im Betrage von 1,3 Milliarden Franken. Die Rhätische Bahn mit einem Schienennetz von 362 Kilometern muss dringend erneuert, verbessert, attraktiver gestaltet werden. Auch nach diesen Investitionen wird die RhB eine Gebirgsbahn bleiben, und das ist auch richtig so. Zur Option Graubünden gehört natürlich auch der Ausbau von Strassenteilstücken, also die Erschliessung von Strecken regionaler Bedeutung. Dazu kommt – Sie haben es ein paarmal gehört –, dass Graubünden zwei grosse Baustellen in der Region Surselva zu verkraften hat, die vertikalen Schächte auf dem Lukmanierpass und im Tujetsch.

Auch die Erschliessung, und zwar Sommer und Winter, dieser Grossbaustellen muss frühzeitig sichergestellt werden, ebenfalls auf Schiene und Strasse. Für diese Region bestehen viele Nachteile, keine Vorteile – kein direkter Anschluss an die Alpen-transversale, keine bessere Erschliessung der Region. Ich freue mich heute schon auf die Zusatzbotschaft, in der den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden voll und ganz Rechnung getragen wird. Ich freue mich aber auch deshalb, weil ich weiss, dass man uns Bündner ernst nimmt und dass man uns nicht im Regen stehenlassen wird.

Zum Schluss: Weil der Kanton Graubünden ebenfalls zur Ostschweiz gehört wie der Kanton Zürich und andere, bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag II zuzustimmen.

Wellauer: Artikel 6, der Einbezug der Ostschweiz, ist ein Programmartikel. Er will dokumentieren, dass die Ostschweiz ins Transitkonzept einbezogen werden muss. Wenn ich von der Ostschweiz spreche, dann gehört mindestens verkehrspolitisch auch die Agglomeration Zürich dazu. Einerseits soll der Bund dahinwirken, dass die Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz einbezogen wird, je von Zürich in die Räume München und Stuttgart. Andererseits soll die Ostschweiz besser an die Gotthardachse angeschlossen werden. Den Vertretern der Ostschweiz geht es um die Verbesserung der Verkehrsgunst, wie man dies mit Artikel 5 auch der Westschweiz zugestanden hat.

In diesem Sinne unterstütze ich den Antrag der Kommissionenmehrheit. Die Kommission beantragt zu diesem Zweck im Beschluss C einen Kredit von 50 Millionen Franken für die Planung der Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie. Sie bekundet damit, dass es ihr ernst ist mit den Anliegen der Ostschweizer Kantone. 50 Millionen Franken sind reichlich bemessen. Damit könnte man weit mehr als nur Planungsstudien erstellen.

Eine Minderheit II will sich aber heute schon auf eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar mit einem Hirzeltunnel festlegen. Als Ingenieur muss ich diesem Ansinnen opponieren. Warum? Wie soll man denn Planungsstudien sinnvoll erarbeiten, wenn den projektierenden Ingenieuren die Vorgabe gemacht wird, von Wädenswil aus mit einem Tunnel Baar zu erreichen? Es gibt doch viele andere Möglichkeiten; Herr Blocher wies bereits darauf hin. Sinn und Zweck von Planungsstudien ist, alle möglichen Varianten aufzulisten, zu prüfen und einander gegenüberzustellen. Eine Variante wird sicher dieser Hirzeltunnel sein, wie ihn die Minderheit II vorschlägt. Aber lassen wir doch den Planern die Freiheit, nach den besten Varianten zu suchen, und schränken sie nicht mit dem Antrag der Minderheit II ein!

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Wir entscheiden dann endgültig über die Linienführung, wenn der Bundesrat die versprochene Botschaft für den Anschluss der Ostschweiz vorlegt.

Schmid: Nachdem die Walliser ihre Sonderwünsche vorgetragen haben und auch die Westschweizer im Rahmen der Hochleistungsverbindungen zu Frankreich berücksichtigt worden sind, melden sich auch noch die Vertreter der Ostschweiz zu Wort. Da ich auch als ein solcher angesprochen werden kann, möchte ich mich im Rahmen der Minderheitsanträge zu Artikel 6 äussern. Allerdings tanze ich gegenüber den Kolleginnen und Kollegen aus den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Thurgau aus der Reihe. Ich frage mich nämlich, woher unsere Ostschweizer Deputierten eigentlich wissen, ob sich die Bevölkerung überhaupt für einen starken Ausbau der Schienenstränge im Sinne der Anträge Giger und Ammann aussprechen würde.

Bis jetzt haben sich immer nur die Regierungsvertreter der Kantone und ihre Laufburschen im Bundeshaus zu möglichen Zusatzstrecken geäussert. Es gab schon Zeiten, wo jeder Kanton noch «seine» Autobahn haben wollte, aber das heisst doch noch lange nicht, dass jede Region jetzt auch noch ihre eigenen Eisenbahnstränge oder mindestens zwei Expresszubringer haben müsse.

Manchmal denke ich, wir würden vielleicht besser vor dem Bundeshaus einen grossen Sandhaufen in der Form des Alpenwalls einrichten, und da könnten dann sämtliche Regionalpolitiker, Verkehrsexperten und Tunnelingenieure mit tierischem Ernst ihre Löcher graben und ohne Schaden wieder zuschütten. Vielleicht könnten wir uns so einige neue Tunnelröhren ersparen.

Spass beiseite! Glauben Sie doch ja nicht, die Bevölkerung finde den unbegrenzten Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur als das Erstrebenswerteste, das es gibt. Vielleicht sind wir in der Ostschweiz einmal froh, vor den Folgen dieses Mobilitätswahns verschont geblieben zu sein oder in dieser Hinsicht das wirklich kleinste Uebel gewählt zu haben. Für dieses kleinere Uebel genügt auch die Version des Bundesrates.

Stucky: Ich spreche zum Antrag der Minderheit II. Den Antragstellern fehlt es an Realitätssinn, aber auch an geographischen Kenntnissen.

1. Ausgangspunkt ist Wädenswil, also in der Mitte des linken Zürcherseeufers. Das befriedigt schon nicht, wenn man von Zürich her, also von Norden, in den Gotthard einfahren will, weil man heute bereits eine gute Zufahrt hat, zumindest bis Zug doppelspurig. Es befriedigt aber vor allem die Ostschweiz nicht. Warum soll man denn von Chur-Sargans-Pfäffikon so weit – bis fast auf die Höhe von Horgen – in den Norden fahren, um dann gegen Süden einzubiegen?

2. Der Hirzeltunnel soll in der Ebene von Baar enden, möglicherweise in bezug auf das Ausgangsportal mit dem Zimmerberg tunnel zusammengelegt werden. Das ist eine Möglichkeit. Sie hätte wenigstens den Vorteil, dass nicht ein neues Bahntrasse geschaffen werden muss. Wenn das aber der Fall ist, dann bitte ich die Befürworter dieser Idee, einmal in die Ebene von Baar zu kommen und selbst festzustellen, dass sie überbaut ist und man dort gar kein zweites Geleise bauen kann.

3. Wenn Sie dann in Zug angelangt sind und Richtung Süden nach Goldau fahren wollen – das ist ja der Ausgangspunkt –, müssten wir die Strecke Zug–Arth-Goldau mit einem zweiten Geleise ausbauen. Es handelt sich um die kurvenreichste Strecke der ganzen Gotthardbahn, die kaum ein gerades Stück aufweist. Einleisig heute; ein zweites Geleise zu bauen wird sehr teuer, weil beim Zugerberg Rutschgefahr besteht.

Allerdings sieht diese Studie vor, dass man allenfalls unterirdisch gar nicht nach Zug fährt, sondern nördlich durch den Kanton Zug in einem grossen Bogen nach Rotkreuz. Aber wir haben es eben abgelehnt, Rotkreuz als Ausgangspunkt zu nehmen. So ist also diese Möglichkeit auch nicht gegeben. Wenn man zusammenzählt, wieviel länger die Strecke würde von der Ostschweiz, insbesondere vom Kanton Graubünden, her, stellt man aufgrund dieser Studie fest, dass es etwa 40 km

wären. Also ein teurer Betrieb, eine halbe Stunde Fahrzeit mehr. Alles Dinge, die ins Gewicht fallen, wenn wir das Kosten/Nutzen-Verhältnis rechnen.

Infolgedessen täten die Ostschweizer wohl besser daran, die Schleuse zu öffnen für andere Varianten im Sinne von Herrn Wellauer, nämlich z. B. für die Lösung, bereits in Pfäffikon mit einer Untertunnelung des Sattels die Verbindung zum Gotthard herzustellen. Das wäre à la longue wesentlich klüger. Gesamthaft gesehen – ich teile die Meinung von Herrn Kollege Wellauer völlig –: Lassen Sie doch die Variantenbreite bestehen; beschränken Sie sie nicht auf eine unmögliche Lösung!

Kühne: Die Antwort für den Satteltunnel muss nicht ich Ihnen geben, das wird Herr Weber tun. Wir haben schon wiederholt – auch in der Kommission – über diese Variante gesprochen. Es bestehen zwei Probleme für den Anschluss der Ostschweiz: Der eine Punkt betrifft die Verbesserungen am bestehenden Netz, und diese können wir mit fortschreitender Planung verwirklichen. Die Kommission hat 50 Millionen Franken eingesetzt. Damit wird es endlich möglich, den Planungsstand in der Ostschweiz auf ein gleiches Niveau zu bringen, wie er bei der Gotthard-Strecke und beim Lötschberg vorhanden ist. Hier hatten wir bisher einen massgeblichen Rückstand zu beklagen.

Dann gibt es einen zweiten Punkt: die eigentliche Verbindung. Hier braucht es sehr wahrscheinlich eine kurze Neubausstrecke.

Wenn Sie die Varianten von Balestra studieren, erhalten Sie den Eindruck – das ist auch so beschrieben –, dass die beste Variante der Vorschlag der Minderheit II (Ammann) ist.

Es geht uns vor allem darum, dass auch hier Planungsräume festgelegt werden.

Herr Stucky, es geht nicht darum, dass man hier mit dem Meter ins Gelände geht. Wir haben genau das gleiche Problem wie im Wallis, im Berner Oberland sowie in den Kantonen Uri und Tessin: Es geht um Planungsräume.

Mit dem Antrag der Minderheit II (Ammann) haben Sie genügend Flexibilität für noch bessere Lösungen.

Weshalb liegt uns soviel daran, dass dieser Antrag jetzt schon angenommen wird oder mindestens bis zur Volksabstimmung im Bundesbeschluss A verankert sein muss? Es ist eine Neubausstrecke, die dem Referendum zu unterstellen ist. Damit hat das Volk in einer Abstimmung Gelegenheit, über das ganze Paket zu entscheiden, nämlich über alle drei Neubausstrecken, über zwei sehr grosse und über eine kleine. Keinesfalls können wir uns damit abfinden, dass wir später einmal mit unserer Vorlage allein vors Volk gehen müssen mit möglichst vielen, frisch erarbeiteten Varianten. Das werden dann nämlich Varianten bleiben, so wie der Splügen auch eine Variante geblieben ist.

Columberg: Gestern haben wir uns über die Vernachlässigung der Ostschweiz in der Vergangenheit beklagt. Heute haben wir die Möglichkeit, in die Zukunft zu schauen und diesen unbefriedigenden Zustand zu korrigieren. Dabei darf ich den Bundesrat selber – das ist ja eine gute Adresse – auf Seite 47 der Botschaft zitieren: «Ein spezielles Problem im Zusammenhang mit dem Ostalpenbahn-Versprechen bildet die bündnerische Verkehrslage. Sie macht eine Option Graubünden nötig. Der Kanton Graubünden hat mit der Rhätischen Bahn ein eigenes Eisenbahnnetz geschaffen, das in den nächsten Jahren wesentlich modernisiert und ausgebaut werden muss. Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton dabei zu unterstützen....»

Das ist eine sehr wertvolle Aussage, Herr Bundesrat Ogi. Sie kennen ja auch den konkreten Inhalt des damit verbundenen Wunsches. Einen wertvollen Ansatz in dieser Richtung bildet der Zusatz in Artikel 6 Absatz 1, wonach der Bund den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung trägt.

Es darf aber nicht bei einem leeren Versprechen bleiben. Für uns bedeutet dieser Zusatz eine klare Zusicherung, eine Verpflichtung des Bundes, beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs tatkräftig mitzuhelfen. Ich denke dabei in erster Linie an das Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn – Herr Bezola hat es bereits erwähnt – und an den projektbedingten

Ausbau der Strecke Chur–Sedrun. Um spätere Interpretationsprobleme vermeiden zu können, möchte ich diese Erwartung hier deutlich zum Ausdruck bringen. Der erwähnte Zusatz beinhaltet demnach die Zusage zu einer bedeutenden Bundeshilfe für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kanton Graubünden. Dieser Kanton hat weit überdurchschnittliche Verkehrslasten zu tragen. So beträgt die Nettoverkehrslast pro Kopf der Bevölkerung in Graubünden 869 Franken, der schweizerische Durchschnitt jedoch nur 591 Franken. Das bedeutet eine Mehrbelastung von 50 Prozent. Mit einer bedeutenden Bundesleistung könnten diese frappanten Unterschiede etwas gemildert werden. Wir können damit eine bessere Beachtung des Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Landesteile erreichen. Das ist eine wichtige staatspolitische Massnahme.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Zusatz zu unterstützen. Ich danke Ihnen allen und auch Ihnen, Herr Bundesrat, für das Verständnis.

M. Zbinden Paul, rapporteur: De même qu'à l'article 5, l'article 6 tente d'intégrer la Suisse orientale dans le transit alpin. La commission a voulu traiter la Suisse orientale et la Suisse occidentale de façon non pas égale, mais analogue. La Suisse orientale doit également être intégrée au réseau européen à haute performance, même si l'Allemagne ne dispose pas de TGV comme la France. Par conséquent, les tronçons entre Zurich, d'une part, Stuttgart et Munich, d'autre part, devront être développés.

En outre, nous demandons, à l'instar du Conseil fédéral, une meilleure liaison de la Suisse orientale avec le Saint-Gothard. Mais cette liaison ne fait pas l'objet de l'arrêté que nous traitons dans le cadre du transit alpin. Elle sera donc proposée dans un autre message du Conseil fédéral, celui-ci prévoyant des mesures pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Suisse orientale, y compris les Grisons. RAIL 2000 et les programmes d'investissements ordinaires des CFF feront d'ailleurs également des efforts dans ce sens.

Pour répondre aux intérêts légitimes du canton des Grisons, la commission a ajouté, après un vote de 19 voix contre 4, que la Confédération devra également tenir compte des conditions particulières des Grisons dans le domaine des transports ferroviaires. Tout cela n'est pas réalisé dans le cadre direct de ce transit alpin, mais il le sera dans le message susmentionné par d'autres investissements.

Quant à la proposition de minorité I Giger, la commission l'a rejetée par 16 voix contre 11. Cette proposition demande, dans le cadre du transit alpin, le développement du tronçon Coire–Münich. Elle vise évidemment un futur tunnel du Splügen. L'amélioration de la ligne dans la vallée du Rhin fera également l'objet du message particulier du Conseil fédéral, puisque cette ligne n'est pas en relation directe avec le transit alpin. Je vous invite donc à rejeter la proposition de minorité I.

En ce qui concerne la suggestion de M. Oehler, elle demande que la Confédération réalise une meilleure liaison avec la ligne du Gothard, ce que désire d'ailleurs la commission, mais M. Oehler ajoute «dans le cadre de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes». Nous estimons que cette liaison devra également faire l'objet du message particulier concernant la Suisse orientale. En cas d'acceptation de cette proposition, il faudra prévoir une nouvelle ligne qui ne pourrait être réalisée que sur la base d'un arrêté particulier. Il faudra alors stipuler l'endroit de cette nouvelle ligne. Or, la proposition de M. Oehler ne peut être intégrée ici puisqu'elle ne dessine aucune ligne concrète.

Je précise encore que nous suggérons de biffer l'alinéa 2, afin de ne pas donner l'impression qu'une étude d'opportunité n'est demandée que pour l'intégration de la Suisse orientale. Ceci est tout à fait normal et doit être pris en considération pour toutes les nouvelles lignes.

La proposition de la minorité II de M. Ammann est au centre des préoccupations de la Suisse orientale qui désire trouver immédiatement, dans le cadre du projet du transit alpin, un raccordement direct avec le Saint-Gothard. La minorité Ammann voudrait réaliser ce raccordement par une nouvelle ligne reliant Wädenswil à Baar par un tunnel du Hirzel. Ce der-

nier, à voie unique, reviendrait, selon les estimations, à environ 300 millions de francs. La commission estime qu'il n'est pas judicieux de décider maintenant la construction d'un tunnel du Hirzel, sans connaître la planification globale de l'intégration de la Suisse orientale au transit alpin. Cela devra être résolu dans le message cité à plusieurs reprises.

Mais nous avons fait un pas, en ce sens que nous avons voté dans l'annexe à l'arrêté C un crédit de planification de 50 millions, afin que l'intégration de la Suisse orientale puisse être réalisée immédiatement.

Au nom de la commission, je vous invite à suivre la majorité et à rejeter les minorités I et II ainsi que la proposition Oehler.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Beim Artikel 6 geht es – wie bereits mehrfach erwähnt – um den Einbezug der Ostschweiz, wobei wir in der Kommission bereits feststellen mussten, dass die Definition der Ostschweiz sehr schwierig ist. Es gibt Kantone, die glauben, sie gehören dazu, und andere meinen, sie gehören nicht mehr dazu. Da wäre ein Definitionsbedarf gegeben.

Die Kommission hat ganz klar erkannt, dass die Ostschweiz Bedürfnisse hat, die erfüllt werden müssen. Ich habe es schon in der Eintretensdebatte gesagt: Das sind Rückstände, das sind Versäumnisse vergangener Jahrzehnte, die vor allem das heutige Schienennetz betreffen. Nach den neuesten Entwicklungen ist es selbstverständlich, dass man auch Wünsche hat bezüglich Anschluss.

Aus diesen Gründen haben wir den Artikel in der Kommission etwas ausgeweitet. Die Kommissionsmehrheit hat als Hauptforderungen den Einbezug der Ostschweiz formuliert, vorab in das europäische Hochleistungsnetz. Das heisst konkret: Anschlüsse via Zürich nach Stuttgart und München. Das ist die beste Möglichkeit, in der Nordostschweiz einen Anschluss zu finden, vor allem deshalb, weil sich das Konzept der Deutschen Bundesbahnen bis nach München erstreckt.

Im weiteren verlangen wir, dass eine verbesserte Verbindung mit der Gotthardlinie zu suchen ist und dass dabei den Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung zu tragen sei.

Wenn man aber die Anträge sieht, so stellt man fest, dass diese Bestrebungen zum Teil auseinanderlaufen. Damit will ich kurz diese Minderheiten I und II kommentieren:

Der Antrag der Minderheit I (Giger) enthält die weitergehende Forderung eines Direktanschlusses von Chur nach München. Da dieser Anschluss auch über Zürich zu finden ist, wäre eine separate Erwähnung von Chur–München überflüssig. Das würde bedeuten, bereits jetzt formell eine Direktlinie Chur–München zu fordern, bevor entsprechende Frequenzbedürfnisse vorliegen; das ist wohl des Guten zuviel.

Der Antrag der Minderheit II (Ammann) geht auch von der Grundforderung der Kommission aus. Man will das SBB-Netz erweitern mit einer neuen Linie aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar durch einen Hirzeltunnel. Die Kommission hat auch die Wünsche der Ostschweizer Regierungen angehört. Der Antrag Ammann ist immerhin konkreter geworden als die Vorstellungen der Ostschweizer Regierungen. Man hat uns nämlich einfach gesagt, man wolle einen Tunnel von Pfäffikon nach Arth-Goldau; es sei gleich, wo er durchgehe. Vor allem hat man überhaupt keine Vorstellungen darüber, auf welchen Zufahrtsachsen man die Ostschweiz erschliessen will. Man hatte beispielsweise keine Meinung darüber, ob die Bodensee-Toggenburg-Bahn am Ricken ausbaubedürftig sei oder nicht. In dieser Hinsicht war der Antrag der Ostschweizer Vertretung doch allzu sehr in den Wolken.

Der Antrag Ammann ist leider auch nicht zu Ende gedacht: Wenn man ihn anhand der Landkarte prüft, ist er nichts anderes als eine gute Verbindung des Kantons Graubünden mit der Gotthardachse, und zwar von Ziegelbrücke her über Pfäffikon–Wädenswil nach Arth-Goldau. Aber wo wollen Sie die übrige Ostschweiz anschliessen? Auch hier keine Antwort.

Entsprechend meiner Befangenheit als Schwyzer Vertreter muss ich Ihnen sagen, dass sowohl der Antrag Ammann mit dem Hirzeltunnel wie auch die Meinung der Kollegen Stucky und Wellauer mit dem Satteltunnel keine Lösung für den Kanton Schwyz bedeutet, sondern eher eine Belastung. Das be-

deutet gar nichts anderes als einen Abbruch der bestehenden Süd-Ost-Bahn, denn wir wollen und können keine Bahn betreiben, deren Frequenzen durch andere Neubauten entsprechend reduziert werden. Es würden da weitere Probleme auftauchen, es sei denn, der Bund wolle auch diese Privatbahn – wie bereits andere – unter seine Fittiche nehmen.

Ein weiteres: Ob in Pfäffikon oder in Wädenswil, dieser Anschluss ist ein Unterfangen, das in der dicht besiedelten Hangzone am Zürichsee nicht realisiert werden kann. Wenn schon, gibt es bessere Lösungen für die Verknüpfung mit der Gotthardachse – selbstverständlich gibt es Lösungen.

Zum Absatz 2: Der Bundesrat hat einen entsprechenden Absatz 2 formuliert, vor allem die Verpflichtung zu Zweckmässigkeitsprüfungen. Wir meinen, dieser Absatz 2 sei überflüssig; es ist eine Selbstverständlichkeit, dass man entsprechende Zweckmässigkeitsprüfungen durchführt.

Eine letzte Stellungnahme zum Antrag Oehler: Ich möchte ebenfalls im Namen der Kommission diesen Antrag zur Ablehnung empfehlen – nein, nicht im Namen der Kommission, er war damals gar nicht bekannt –, aber meine persönliche Meinung hierzu: Dieser Antrag beinhaltet nichts anderes als eine uneingeschränkte Kompetenz zur Sanierung des gesamten Schienennetzes in der Schweiz, und das noch gekoppelt mit der Neat-Realisierung. Das Vorhaben ist nicht zu realisieren, nicht zu verkraften und vermutlich auch in dieser Zeitspanne fast nicht zu finanzieren.

Ich bitte Sie um Ablehnung dieses Antrages.

Bundesrat **Ogi**: Ich werde am Schluss meiner Ausführungen die Fragen der Herren Nationalräte Cumberg, Portmann und Bühler beantworten.

Zunächst zu Artikel 6, Einbezug der Ostschweiz: Auch Artikel 6 ist ein Programmartikel. Er will klar dokumentieren, dass die Ostschweiz in das Transitzkonzept einbezogen werden muss. Dazu spricht Absatz 1 zwei Bereiche an:

1. Er zeigt auf, dass die Verbesserung der «Verkehrsgunst» auch über eine bessere Erschliessung über die Grenze hinaus nach München und Stuttgart zu beeinflussen ist. Hierzu können wir nur unsere Absicht bekunden, dass wir darauf hinwirken wollen.

2. Es steht natürlich auch eine direkte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie zur Diskussion.

Herr Nationalrat Giger hat gesagt, der Bundesrat tue sich schwer mit der Ostschweiz. Das ist nicht so. Wenn ich ihm zuhöre, habe ich eher den Eindruck, er tue sich schwer mit dem Bundesrat. Die Strecke St. Margrethen–Lindau–München ist mit jener von Zürich nach München identisch. Und für die Schweizer Strecke Chur–St. Margrethen ist folgendes geplant – Herr Giger ist leider nicht da, aber ich hoffe, dass man es ihm mitteilt, denn er wird seine helle Freude haben –: Der Abschnitt Landquart–Bad Ragaz wird voraussichtlich bis 1995 auf Doppelspur ausgebaut. Das Konzept «Bahn 2000» enthält auch einen teilweisen Ausbau auf Doppelspur zwischen Sargans und St. Margrethen; eine durchgehende Doppelspur im Rheintal – Herr Nationalrat Oehler ist da – könnte allerdings nur bei ausgewiesenem Bedarf an Kapazität verantwortet werden – diese Frage wird noch abgeklärt. Eine Aufwertung des Korridors im St. Galler Rheintal ist zudem in Zusammenhang mit dem Alpentransitzkonzept geprüft worden. Der Antrag Giger ist in diesem Sinne abgedeckt, und ich bitte, ihn abzulehnen.

In bezug auf den Antrag Ammann hat Herr Wellauer klar und deutlich gesagt, wir sollten en connaissance de cause handeln. Wir können jetzt nicht festlegen, wo dieser Anschluss erfolgen soll, weil die Abklärungen noch im Gange sind. Ihre Kommission – Sie sind auch Mitglied, Herr Nationalrat Ammann – hat ja an der letzten Sitzung noch 50 Millionen beschlossen, und es werden jetzt diese Abklärungen getätigt. Sie sollten das jetzt nicht festschreiben. Meines Wissens steht im Vordergrund eine Verbindung aus dem Raum Wädenswil in den Raum Baar mit einem direkten Anschluss von Zürich. Das alles ist im Gang. Die Studien werden bald einmal vorliegen, und ich habe Ihnen ja auch versprochen, dass die Zusatzbotschaft für die Ostschweiz in diesem Sommer oder Herbst vorliegen wird, also wenn Sie noch im Parlament sind, Herr Nationalrat Ammann.

Herr Nationalrat Oehler will von mir ein Versprechen: Ihnen verspreche ich heute Abend überhaupt nichts. Ich will nicht, dass Sie mich schon jetzt unter die alt Bundesräte einreihen. Ich verspreche lediglich, dass wir den Anschluss an die Ostschweiz mit einer Botschaft genauestens prüfen werden – im Interesse der Ostschweiz. Alle die anderen Fragen, die Sie angesprochen haben, den Tunnel in Montlingen – Ihr Hobby – und anderes, das werden wir auf einer anderen Ebene behandeln, wenn dann Ihr Kanton hier entschieden hat. Dann kann der Bundesrat entscheiden, aber nicht vorher.

Ich möchte Sie auch bitten, den Antrag Oehler abzulehnen. Er beinhaltet eine Ergänzung eher redaktioneller Natur und ist deshalb nicht nötig. Es ist für uns selbstverständlich, dass die verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie in den Rahmen der Verwirklichung des Alpentransits gehört. Das ist ja gerade auch der Zweck der Uebung. Die beantragte Ergänzung ist auch zur Klärung nicht nötig. Das gleiche gilt in zeitlicher Hinsicht auch für die Verkehrsangelegenheiten Graubündens.

Damit komme ich zur Frage Cumberg von heute morgen, die eben noch untermauert wurde. Er möchte vom Bundesrat eine Garantie, dass das Investitionsprogramm der RhB, das 1,3 Milliarden Franken oder 1300 Millionen Franken umfasst, in das Paket Alpentransit in der Zusatzbotschaft einfliesst. Der Bundesrat ist bereit – Herr Nationalrat Cumberg, Sie wissen es, und ich sage es auch an die Adresse der Herren Nationalräte Portmann und Bezzola –, die Anliegen der RhB im Rahmen der ordentlichen Investitionshilfe an die Privatbahnen zu prüfen. Wenn Sie schon aus der Botschaft zitiert haben, Herr Nationalrat Cumberg, haben Sie – von Ihnen aus gesehen – beim entscheidendsten Punkt gestoppt. Ich möchte zuhänden der Materialien sagen, wie es in der Botschaft genau heisst: «Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton (Graubünden) dabei zu unterstützen, und zwar» – das haben Sie nicht mehr zitiert – «über die Rahmenkredite der Privatbahnen oder eine allfällige Sonderfinanzierung.» Sie sehen, ich bin offen und lege alles auf den Tisch. Das werden wir tun, die Modalitäten werden zurzeit abgeklärt.

Zu den Herren Portmann und Bezzola: Herr Portmann hat sich heute morgen über die schlechte Erschliessung des Kantons Graubünden beklagt und sprach von einer SBB-Wüste; er verlangte einen Bahnausgang nach Süden. Herr Nationalrat Burckhardt beispielsweise – und das ist der Kontrapunkt, Herr Nationalrat Portmann – hat die RhB als beispielhaft dargestellt. Die Wahrheit wird wohl in der Mitte liegen, das gebe ich gerne zu. Aber auf alle Fälle, Herr Nationalrat Portmann, kann man in bezug auf die Eisenbahntechnik beim Kanton Graubünden nicht von einer SBB-Wüste reden. Die Idee, den Vertikalschacht Ruera so zu bauen, dass er als Eisenbahnzugang zum Gotthard-Basistunnel dient, haben wir in einem umfassenden Zusatzbericht behandelt und der Kommission auch vorgelegt. Die Kommission hat diesen Antrag mit allen Stimmen gegen eine Abgelehnt, das ist die Tatsache, mehr kann ich dazu nicht sagen.

Schliesslich ein letztes zu Herrn Nationalrat Portmann: Ich glaube, es ist etwas übertrieben, wenn Sie sagen, dass aus einem Eisenbahntunnel dreckige Luft herausströmt. Bitte wechseln Sie den Eisenbahntunnel nicht mit einem Strassentunnel.

Zu Herrn Nationalrat Bühler möchte ich auf seine vielen Fragen folgendes sagen: Die Verkehrsprognosen für die Ostschweiz erstellte nicht das BAV (das Bundesamt für Verkehr), sondern erfahrene Fachleute der Prognos Basel und der Hochschule St. Gallen aufgrund eines Auftrages der Behördelegation der Ostschweiz, und da war auch der Kanton Graubünden dabei. Zweitens, Herr Nationalrat Bühler, versteht die Bündner Regierung unter «Option Graubünden» auch grosse Strassenprojekte, namentlich im Prättigau und im Bündner Oberland. Diese an sich verständlichen Anliegen gehören nicht in eine Eisenbahntransitvorlage. Der Weg über die Strassenbauprogramme ist der richtige Weg, und wir sind daran – Sie wissen das, Herr Nationalrat Bühler –, ein neues, langfristiges Bauprogramm zu erarbeiten, und da werden wir der Option Graubünden Rechnung tragen. Die Option Graubünden gehört aus unserer Sicht nicht nur in diese Zusatzbot-

schaft, sondern muss über verschiedene Botschaften abgedeckt werden.

Bitte beachten Sie auch, dass die Unterstützung und damit die Erfüllung dieser Option nicht nur hier heute und im Rahmen der Zusatzbotschaft versprochen werden können. Und den Bündnern muss ich doch sagen, dass am Vereina endlich nicht mehr nur die Juristen, sondern endlich die Bauarbeiter in Aktion getreten sind.

Ich möchte Sie bitten, die Anträge abzulehnen und der Kommission zu folgen.

Oehler: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi, dass er zuhänden der Materialien festhält, dass die Ostschweizer Anliegen im Rahmen der Realisierung in das Alpentransitvorhaben einbezogen werden. Besten Dank, damit bin ich zufrieden. Wir freuen uns darauf, und ich ziehe meinen Antrag selbstverständlich zurück.

Präsident: Der Antrag Oehler ist zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 82 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I 25 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 89 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II 27 Stimmen

Art. 6bis (neu)

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.

Antrag Vollmer

Abs. 2 (neu)

Die im Konzept «Bahn 2000» vorgesehenen Verkehrsleistungen sowie die Bedürfnisse des Agglomerations- und Regionalverkehrs dürfen auf den Zufahrtsstrecken zu den Alpentransversalen nicht beeinträchtigt werden.

Art. 6bis (nouveau)

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau et règle le financement de cette extension.

Proposition Vollmer

Al. 2 (nouveau)

Les prestations ferroviaires prévues par RAIL 2000 et les besoins des trafics régional et d'agglomération seront également assurés sur les lignes d'accès aux transversales alpines.

Vollmer: Herr Bundesrat Ogi hat mehrmals, in der Eintretensdebatte gestern, bei der Diskussion über die Lötschbergachse heute vom guten Zusammenspiel der Neat mit «Bahn 2000» gesprochen. Wenn ich hier im Rat herumblicke, dann sehe ich viele Gesichter von Kolleginnen und Kollegen, die sich vor vier Jahren landauf, landab vehement für die «Bahn 2000» eingesetzt haben, nicht zuletzt auch deshalb, weil das Konzept «Bahn 2000» ja eben kein Hochleistungsbahnkonzept von Genf nach St.Gallen war, sondern weil man damit eben gerade ein Konzept der Fläche präsentierte, das möglichst alle Landesteile miteinbezogen hat. Im Abstimmungskampf haben denn auch der Bundesrat und die SBB immer wieder mit den besseren, neuen und guten Verkehrsleistungen geworben, die mit dem Konzept «Bahn 2000» möglich sein sollen. Das Schweizervolk hat unter diesen Annahmen, mit diesen Vorgaben diesem Projekt auch zugestimmt. Ich meine, das gilt es heute zu respektieren und einzulösen.

Was hat das alles mit der Neat zu tun? Ich meine, sehr viel. Die neuen Alpentransversalen funktionieren ja nicht allein mit den zwei neuen Basistunnels. Nein, der zukünftige Transitverkehr

belastet vor allem auch die Zufahrtsstrecken durch das Mittelland und teilweise auch mitten durch grosse Agglomerationsen.

Ueber flankierende Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes wurde schon beim Artikel 2 ausführlich diskutiert. Mein Antrag zielt insofern auf flankierende Massnahmen, als wir damit sicherstellen wollen, dass auf den Zufahrtsstrecken zur Neat der schweizerische Verkehr nicht unter die Räder kommt. Es gibt ja leider verschiedene ernstzunehmende Anzeichen dafür – nicht zuletzt auch Äusserungen von Seiten der SBB selber –, dass mit der Neat auf den Zufahrtsstrecken das Verkehrsleistungskonzept der «Bahn 2000» unter Umständen zurückgestellt werden müsste. Da meinen wir, dass es dies zu verhindern gilt.

Der Ergänzungsantrag setzt hier eine klare Schranke. Würde er abgelehnt, so würde ja damit signalisiert, dass man jetzt schon in Kauf nehmen will, dass die versprochenen Verkehrsleistungen der «Bahn 2000» mit dem Neat-Projekt in Frage gestellt werden. Die Missachtung des Volksentscheides von 1987 wäre ein schlechtes Omen für einen Neat-Volksentscheid.

Ein weiterer Aspekt betrifft den Agglomerations- und Regionalverkehr: Gerade im Regionalverkehr stehen wir ebenso vor der Bewältigung grosser verkehrspolitischer Probleme und Aufgaben. Das wird sicher nicht überall nach den Massstäben der S-Bahn in der Region Zürich möglich sein. Ich nehme beispielsweise die Region Bern, sehr weit definiert, bis Biel, Thun, Burgdorf, Freiburg. Hier ist gegenwärtig ein Konzept vor der Verwirklichung, das weitgehend auf dem bestehenden Schienennetz abzuwickeln sein wird. Ich meine nun, ohne klare Zusatzbestimmung – wie sie mein Antrag formuliert – sind die Konflikte heute schon vorprogrammiert. Wir müssen darum unbedingt gewährleisten, dass «Bahn 2000» und Neat und der Agglomerations- und Regionalverkehr nebeneinander bestehen können.

Es wäre deshalb meines Erachtens verheerend, eine Neat-Vorlage zu verabschieden und dann vor dem Volk vertreten zu müssen, welche keine klaren Bestimmungen über das Miteinander von Agglomerations- sowie Regionalverkehr und Neat enthält.

Wenn ich vom Regionalverkehr gesprochen habe, möchte ich das präzisieren: Das würde nicht bedeuten, dass nicht auch der Regionalverkehr unter Umständen dort, wo es verkehrspolitisch sinnvoll ist, auf die Strasse umgelegt wird. Es gibt sicher Beispiele, wo man damit sogar bessere Erschliessungen gewährleisten kann, weil die Dörfer dann auch besser bedient werden können. Wir können und wollen aber nicht einfach den Agglomerations- und Regionalverkehr und die dem Volk versprochenen Verkehrsleistungen des Konzeptes «Bahn 2000» der Neat opfern. Sonst haben wir die Rechnung ohne die Stimmbürger gemacht.

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu meinem Antrag.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 6bis a été introduit par la commission. Nous nous sommes rendu compte que le transit alpin par les deux tunnels de base provoquera à certains endroits, notamment sur la partie centrale du plateau où se trouvent les accès pour les deux axes du Gothard et du Lötschberg, ainsi que le trafic est-ouest, en particulier dans le canton d'Argovie, une charge de trafic supplémentaire qui ira au-delà des capacités du réseau existant. La Confédération est donc chargée par l'intermédiaire d'un nouvel article 6bis de garantir, jusqu'à la mise en exploitation des deux nouvelles lignes de base, l'extension nécessaire des lignes d'accès existantes et de régler son financement. La Confédération dispose ainsi d'un certain temps pour réaliser cette tâche.

La commission vous propose cette nouvelle disposition par 13 voix contre 9.

Quant à la suggestion de M. Vollmer, il est évident que le transit alpin doit être coordonné, non seulement avec RAIL 2000, mais également avec le trafic régional et d'agglomération. Si l'on se fonde sur le texte allemand qui utilise les termes «ne pas entraver», vous risquez en l'adoptant de ne pas permettre la réalisation de cette coordination. On donne l'impression que RAIL 2000, le trafic régional et d'agglomération, a une

priorité. On devra répondre à cette exigence soulevée par M. Vollmer, en fonction des conditions locales. Si on utilise cette formulation, notamment en français, je crains qu'on donne systématiquement la priorité à RAIL 2000. Cela ne me semble pas praticable. L'idée de M. Vollmer doit être reprise dans le sens du transit alpin, mais la formulation va trop loin puisqu'elle donne d'emblée la priorité à RAIL 2000 et au trafic régional et d'agglomération.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 6bis wollte die Kommission klarstellen, dass es auch unserem Bestreben entspricht und eine Selbstverständlichkeit ist, dass man dafür sorgt, auf den Zufahrtsstrecken – den Bedürfnissen entsprechend – die notwendigen Ausbauten vorzunehmen, und dass der Bundesrat oder die Bahnträger dann aufgefordert sind, rechtzeitig die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen und deren Finanzierung zu sichern. Unsere Kommission hat diesem Antrag mit 13 gegen 9 Stimmen zugestimmt.

Hingegen muss ich zum Antrag Vollmer folgendes sagen: Dieser Antrag sieht gut aus, aber er enthält Forderungen, die gefährlich sind. Er ist eine verbindliche Verpflichtung zur Koordination. Ich meine: Koordination ja, aber nur nach Bedürfnis und wo möglich. Wir dürfen auf keinen Fall dafür sorgen, dass unter Umständen das Alpentransitprojekt wegen der Priorität «Bahn 2000» an bestimmten Orten verhindert wird. Ich meine aber, es ist im Interesse der Bahnträger – und sie werden identisch sein –, dass sie entsprechende heikle Knoten lösen werden, denn letztlich geht es allen um's gleiche: um eine rechtzeitige Betriebsübergabe ohne Probleme. Ich glaube, das ist eine Aufgabe, die dem Betrieb obliegt, und da können wir nicht dreinreden. Diese Aufgabe liegt in der Verantwortung der Bahnträger.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Antrag Vollmer abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Ich werde auch hier die Fragen der Herren Nationalräte Rüttimann und Bircher noch ganz kurz beantworten. Ich möchte zu Artikel 6bis folgendes sagen. Herr Nationalrat Vollmer hat festgestellt, dass die nationalrätliche Kommission einen neuen Artikel 6bis mit einem Wortlaut formuliert hat, der eigentlich in seine Richtung geht. Aber er verlangt, dass der Agglomerations- und Regionalverkehr auf den Zufahrtsstrecken nicht beeinträchtigt werden dürfe; dieser Antrag geht zu weit, denn es ist nicht möglich, heute über das in zwanzig Jahren gültige Betriebskonzept abschliessende Angaben zu machen und Auskunft zu erteilen. Ich meine, jedes Problem sollte zu seiner Zeit gelöst werden. Es ist ein Problem, aber wir können unmöglich bereits heute sagen, wie das dann aussieht, denn die Berechnung für den alpenquerenden Verkehr ist ja nicht endgültig. Wir kennen die Kapazitäten und damit die Belastung der Zulaufstrecken noch nicht, und deshalb ist Ihr Problem zu einem späteren Zeitpunkt zu lösen. Ich möchte Ihnen jedoch zur Beruhigung mit auf den Weg geben, dass beispielsweise zwischen Bern und Thun im vorgesehenen Konzept 64 Regionalzüge eingeplant sind. Ein angemessenes Angebot, Herr Nationalrat Rüttimann und Herr Nationalrat Keller, ist auch in Ihrer Region vorgesehen. In weniger dicht besiedelten Gebieten gilt aber auch in Zukunft aufgrund der heutigen Beurteilung grundsätzlich der Stundentakt. Bei voller Auslastung des Systems könnten sich – das muss ich den Herren Rüttimann, Keller und Bircher sagen – bei der Aargauer Südbahn Kapazitätsprobleme ergeben. Das möchte ich gerechterweise sagen, und da müssen wir noch Lösungen suchen. Wir wollen den Regionalverkehr nicht vernachlässigen. Schliesslich ist zur Formulierung von Herrn Vollmer noch zu sagen, dass die Bezugnahme auf «Bahn 2000» zwar noch konkret ist; der Begriff «Bedürfnisse des Agglomerations- und Regionalverkehrs» ist aber völlig unklar und so nicht gesetzestauglich. Denn was heisst Bedürfnis? Ich sage ganz klar, ich habe lieber einen vollen Autobus als leere Züge, die in der Landschaft herumfahren und mit einem Lokomotivführer und einem Kondukteur «auf Exkursion» gehen. Wir müssen situativ handeln und deshalb das Problem lösen, wenn es ansteht. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Vollmer abzulehnen.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Vollmer

Dagegen

29 Stimmen

51 Stimmen

Präsident: Damit erübrigt sich ein Aufteilen des Wortlautes in Absätze.

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3 (neu)

Spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Basis-tunnel müssen die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein.

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3 (nouveau)

Les lignes d'accès doivent être aménagées quant à l'atténuation du bruit au plus tard au moment de la mise en exploitation des tunnels de base.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il est évident que les CFF et le BLS seront obligés, durant la réalisation des deux nouvelles lignes, d'adapter le réseau actuel, notamment les axes existants, aux besoins du transit alpin, afin de réaliser un ensemble cohérent. Comme on vient de le dire, RAIL 2000 doit faire partie de ces efforts.

En outre, nous nous sommes penchés sur le problème du bruit provoqué par le trafic ferroviaire, particulièrement par celui du transit alpin.

La commission vous propose un nouvel alinéa 3 qui demande aux CFF et au BLS d'aménager les lignes d'accès en vue d'atténuer le bruit jusqu'à la mise en exploitation des nouveaux tunnels de base. Une lettre des CFF adressée à l'Office fédéral des transports contient un bref concept d'assainissement par des mesures contre le bruit à prendre durant la période de 1990 à 2002. Il est évident que de telles mesures sont nécessaires pour répondre aux exigences de la loi et des ordonnances sur la protection de l'environnement. Il en résulte des frais considérables allant de 1,5 à 2,4 milliards supplémentaires dans le cadre des investissements ordinaires des CFF et du BLS. L'alinéa 3 nouveau a été voté par la commission par 25 voix contre zéro.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: In Artikel 7 geht es um die Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes. Bei Absatz 1 ist eine Selbstverständlichkeit festgehalten, nämlich dass die beiden Bahnträger SBB und BLS ihre Netze etappenweise den neuen Linien bis zur Inbetriebnahme anzupassen haben. Der Bundesrat hat den Auftrag zu koordinieren, weil es da und dort verschiedene Bahnträger gibt. Also auch dieser Zusammenhang und diese Absprachen sind sicherzustellen, wenn es nicht selbstverständlich geschieht.

Bei Absatz 3 hat die Kommission bewusst eine verpflichtende Formulierung aufgenommen: Die jeweiligen Zufahrtsstrecken zu den Transitachsen müssen lärmtechnisch bis zur Inbetriebnahme der Basistunnels saniert sein. Wir wussten wohl, dass die SBB bereits ein internes Konzept über mögliche Lärmschutzmassnahmen erstellt haben. Man hat uns auch dargelegt, dass dieses Konzept für die Realisierung sehr viel Zeit brauche und dass man Mühe habe, die Finanzierung hierzu zu finden. Die Kommission meint, dass dies zumindest für die Zufahrtsstrecken zu den Transitachsen gefordert werden dürfe, weil den Anrainern kein zusätzlicher Lärm zuzumuten ist. Wir

glauben, dass wir mit dieser ultimativen Forderung auch hier ein Zeichen des guten Willens und der guten Absicht gesetzt haben.

Ich bitte Sie, der Fassung der Kommission zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Biel, Giger)

.... Linien am Gotthard geben Aufschluss

Abs. 2

.... Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes und der Landesverteidigung Rechnung

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Diener, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Maeder, Schüle, Zwygart)

.... Eisenbahnunternehmungen sowie die Organisationen an, die gemäss Artikel 55 des USG zur Beschwerde berechtigt sind. Die Gemeinden

Abs. 5, 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 7 (neu)

Vorbereitungsmassnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümer sind vor der Vornahme gemäss dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung zu orientieren. Entschädigungsrechtliche Folgen richten sich nach der eidgenössischen Enteignungsgesetzgebung.

Antrag Thür

Abs. 5

Die direkt und indirekt betroffenen Kantone haben bei der Ausarbeitung von Vorprojekt und Ausführungsprojekt das Recht auf Mitwirkung.

Art. 8

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Biel, Giger)

.... Saint-Gothard renseignent

Al. 2

.... intérêts de l'aménagement du territoire, ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage et de la défense nationale.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Diener, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Maeder, Schüle, Zwygart)

.... intéressés, ainsi que les organisations qui sont habilitées à recourir aux termes de l'article 55 de la LPE. Les communes

Al. 5, 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 7 (nouveau)

Des mesures préparatoires pour la mise au point du projet ou pour la vérification des bases de décision sont autorisées. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie statue sur les objections des tiers. Les propriétaires sont avertis au préalable, conformément à la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation. L'indemnisation se règle selon la procédure fédérale sur l'expropriation.

Proposition Thür

Al. 5

Les cantons directement ou indirectement concernés sont autorisés à participer à l'élaboration de l'avant-projet et du projet définitif.

Abs. 1 – Al. 1

Präsident: Gemäss Ihrem Entscheid bei Artikel 4 entfällt der Antrag der Minderheit Biel zu Absatz 1.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Frau **Diener**, Sprecherin der Minderheit: Dass Sie zu dieser späten Stunde mein Antrag wohl kaum mehr aus den Sesseln reisst, verstehe ich. Sie können ihm aber trotzdem zustimmen. In diesem Absatz beantrage ich, dass Organisationen, die gemäss Artikel 55 des Umweltschutzgesetzes zu Beschwerden berechtigt sind, bei Vorprojekten ebenfalls miteinbezogen werden. Das von Bundesrat und Kommissionmehrheit vorgeschlagene Verfahren wird üblicherweise bei Nationalstrassen angewendet; das heisst, dass Umweltorganisationen erst bei der Detailprojektierung zugelassen sind. Mit den Vorprojekten wird jedoch bereits endgültig über die Linienführung befunden. Die räumliche Situierung ist entscheidend für die Auswirkung auf Umwelt und Natur. Bei der Auflageprojektierung sind nur noch Optimierungen wie beispielsweise Lärmschutz oder Ersatzbiotope möglich.

Die Nationalstrassengesetzgebung hat gezeigt, wie wenig die Naturschutzinteressen in der entscheidenden Projektphase berücksichtigt werden: Die Linienführung steht beispielsweise in der Detailprojektierung mit öffentlicher Beteiligung nicht mehr zur Disposition. Zusammen mit dem Vorprojektverfahren wird auch die UVP zweiter Stufe durchgeführt; auch sie unterliegt somit keiner Kontrolle in einem Rechtsmittelbeschwerdeverfahren. Die Gefahr, dass die Interessen des Umwelt- und Naturschutzes nicht gebührend in die Interessenabwägung einbezogen werden können, ergibt sich einerseits aus obigem Mangel und andererseits aus der Zwitterstellung des Buwal, welches einerseits als interessierte Behörde und andererseits als Fachbehörde des Umweltschutzgesetzes mitspricht. Will man diese Mängel auch nur einigermaßen beheben, so ist die Beteiligung der gemäss Umweltschutzgesetz verbandsbeschwerdeberechtigten Organisationen im Anhörungsverfahren unbedingt nötig, und zwar von Anfang an.

Letztlich ist es durchaus im Sinne der Projektanten, dass die Vorstellungen der Umweltschutzorganisationen bereits im Vorprojekt aufgenommen werden können, weil damit Beschwerden vermieden werden können. Es ist eine Effizienzsteigerung, weil mit einer Zusammenarbeit von Anfang an die Verfahren beschleunigt werden.

Ich bitte Sie darum, der Minderheit zuzustimmen.

Cavadini: Ich habe eine Bemerkung und eine Frage zu Absatz 7, der im Zusammenhang mit dem Postulat der Kommission gesehen werden sollte:

Noch heute habe ich den Worten von Herrn Bundesrat Ogi entnommen, dass für den Lötschberg sieben bis zehn Jahre gerechnet sind und für den Gotthard zwölf bis fünfzehn Jahre und dass die Gotthardachse nicht vor 2010/2015 bereit sein werde. Ich bin der Auffassung, dass wir diese langen Wartezeiten nicht akzeptieren können, besonders am Gotthard, der Hauptachse der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale.

Mit Absatz 7 sind Vorbereitungsmaßnahmen – Sondierbohrungen, Bau von Versuchsstollen und -schächten – zulässig. Dieser Absatz ermöglicht eine wichtige Reduktion der vorgesehenen Bauzeiten. Es wäre aber von grosser Bedeutung, eine andere Organisation der Bauarbeiten einzuführen: Die Zeiten, die in der Botschaft vorgesehen sind, wurden mit einer Bauzeit von 12 Stunden pro Tag während 5 Tagen pro Woche errechnet, was 2400 Baustunden pro Jahr ausmacht. Mit dem Postulat der Kommission sind Bauzeiten von 24 Stunden pro Tag während 6 Tagen pro Woche vorgesehen, damit stehen ungefähr 7000 Stunden pro Jahr zur Verfügung. Wenn der Bundesrat die Rahmenbedingungen im Einvernehmen mit den Sozialpartnern in diesem Sinne vorbereitet, könnten wir die Bauzeiten stark reduzieren. Und wenn wir rascher arbeiten, haben wir noch folgende Vorteile: die Transversale früher zur Verfügung zu haben; die Organisation und die Kosten besser unter Kontrolle zu haben; die Rentabilität würde früher beginnen; die Nachteile in den Bauregionen wären geringer. Daher wäre ich froh, wenn Herr Bundesrat Ogi mir bestätigen könnte, dass er alles unternimmt, um diese Bauzeiten stark zu reduzieren.

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 8, nous devons vous rappeler que nous nous trouvons actuellement dans la phase des études de planification, qui sera suivie par celle des avant-projets puis des projets de mise à l'enquête.

Par 21 voix contre 4, la commission a décidé d'ajouter un nouvel alinéa 7 qui permet de prendre des mesures préparatoires sur le terrain pour la mise au point du projet, respectivement pour vérifier les bases de décision. Il s'agit notamment des forages pour les puits et les entrées de tunnel. Cette disposition va au-delà de celles qui sont applicables aux expropriations. Il s'agit de procéder rapidement à la planification et de prendre les décisions dans les meilleurs délais, afin d'éviter que les moyens dilatoires retardent démesurément le début des travaux de construction. Ces mesures préparatoires nécessitent une base légale.

J'ajoute que les indemnités qui s'ensuivent sont réglées conformément aux dispositions de la loi sur l'expropriation.

Nous vous invitons à suivre la commission à ce sujet.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 8 geht es um das Verfahren der Vorprojekte. Bei den Absätzen 1, 2 und 3 sind keine Einwendungen gemacht worden. Wir müssen wiederholen, dass wir unsere Entscheidungen in der Phase der Projektstudien treffen. Nach den Beschlüssen des Parlamentes ist der Projektierungsperimeter abgesteckt, und erst dann kann man mit den Vorprojekten beginnen. Diese Phase wird in Artikel 8 dargestellt.

Bei Absatz 4 haben wir zum Antrag Diener folgende Bemerkungen anzubringen: Der Antrag der Minderheit will, dass die Organisationen des Umweltschutzes gemäss Artikel 55 nicht nur auf kantonaler, sondern ebenfalls auf eidgenössischer Ebene beschwerdelegitimiert sind. Die Kommission lehnt diesen Antrag ab; wir sind der Auffassung, dass die Rechtswege trotzdem offen stehen: Die entsprechenden Projekte sind in den Kantonen aufzulegen; die Kantone haben die entsprechenden Prüfungen vorzunehmen; die Projekte müssen eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen. Aus dieser Sicht ist Gewähr geboten, dass die Regionen und die Kantone zum Rechten sehen. Mit der Annahme des Antrages der Minderheit würde wiederum ein Verzögerungselement eingebaut. Der Sache wäre demzufolge nicht gedient.

Bei Absatz 7 geht es um die Vorbereitungsmaßnahmen. Dieser Absatz 7 wurde von der Kommission mit 21 zu 4 Stimmen

beschlossen, weil wir der Meinung sind, dass es hier um Vorprüfungen, um Sondierungen, um Vorstudien geht, die den notwendigen Zeitgewinn ermöglichen. Man muss vor der Genehmigung der Projekte mit diesen Abklärungen beginnen können. Letztlich dienen alle diese Entscheide der Kommissionsmehrheit der Beschleunigung des Projektes und der Beschleunigung einer Realisierung der Transitachse.

Bundesrat Ogi: Der Antrag der Minderheit, begründet von Frau Diener, will, dass die Umweltschutzorganisationen bereits zu den Vorprojekten ein Anhörungsrecht eingeräumt erhalten.

Der Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale ist wie die «Bahn 2000» ein Grossprojekt. Für beide Projekte drängt sich somit bezüglich Verfahren und Anhörung der Beteiligten ein vergleichbares Vorgehen auf.

Für das Plangenehmigungsverfahren der Projekte der «Bahn 2000» ist – wie Sie ja wissen – aufgrund der schlechten Erfahrungen und Prognosen ein dringlicher Bundesbeschluss in der parlamentarischen Beratung. Die Herren Blocher und Luder haben den Wert der neuen Vorschläge des Bundesrates zu diesem Plangenehmigungsverfahren unterschiedlich bewertet.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass wir für Grossprojekte neue, gestraffte Verfahren dringend brauchen. Der Widerstand von Herrn Nationalrat Luder entstammt seiner lokalen Betroffenheit. Ich meine aber, dass die neuen Vorschläge, Herr Nationalrat Luder, auch für die Gegner eines Projektes fair sind. Ich hätte auch nichts gegen das Anliegen von Herrn Nationalrat Blocher, konzentriertere Verfahren für private Projekte einzuführen. Ich hoffe sogar, dass wir auch dafür gelegentlich – wenn Sie dann die Kehrseite der Medaille präsentiert erhalten – politische Mehrheiten finden werden.

Ein Einbezug der Umweltschutzorganisationen ist zum Zeitpunkt des behördeninternen Bereinigungsverfahrens verfrüht. Die Interessen des Umweltschutzes werden in dieser ersten Phase vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, wie ich meine, sehr gut wahrgenommen. Das Buwal hat am Vorprojekt mitgewirkt, und es ist verpflichtet, die Interessen der Umwelt, gestützt auf die Umweltschutzgesetzgebung, angemessen zu berücksichtigen.

Beim Nationalstrassenbau haben wir übrigens ein ähnliches Vorgehen. Dort wird vorerst aufgrund der generellen Projekte mit den betroffenen Kantonen ein Bereinigungsverfahren durchgeführt. Erst wenn dieses Verfahren abgeschlossen ist, kann gegen das öffentlich aufgelegte Ausführungsprojekt Einsprache erhoben werden.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Frau Nationalrätin Diener abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	60 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	26 Stimmen

Bundesrat Ogi: Ich habe vergessen, die Frage von Herrn Cavadini zu beantworten. Ich kann das ganz kurz machen. Ich muss Ihnen sagen, dass wir zur Frage der Bauzeiten Abklärungen treffen; wir sind auch daran, die Kostenauswirkungen abzuklären. Wir können erst entscheiden, wenn wir die Grundlagen dafür besitzen. Es liegt auch in unserem Interesse, wenn irgendwie möglich sowohl den Gotthard als auch den Lötschberg für den Transitverkehr früher bereitzustellen. Wir werden alles daransetzen, um in dieser Hinsicht Europa sehr rasch dienen zu können. Das ist wichtig für unser Land, die Schweiz.

Abs. 5 – Al. 5

Thür: In diesem Antrag geht es um die Mitwirkung der Kantone nicht nur bei der Ausarbeitung des Vorprojektes, sondern bis hin zum Ausführungsprojekt.

Bei Artikel 8 Absatz 4 haben Sie beschlossen, dass die Kantone ein Anhörungsrecht im Rahmen der Vorprojektierung haben.

Ich bin nun der Auffassung, dass die betroffenen Kantone darüber hinaus auch bei der Ausarbeitung der Ausführungsprojekte eine solche Mitwirkung haben sollten.

Ich bin nun von seiten der Verwaltung darauf hingewiesen worden, dass die Absicht bestehe, dass die Kantone bis hin zu den Ausführungsprojekten mitwirken können. Wenn dem so wäre, könnte ich meinen Antrag zurückziehen. Ich bitte deshalb die Kommissionssprecher bzw. den Bundesrat um Auskunft, ob dies zutrifft.

Bundesrat Ogi: Die beantragte Mitwirkung der betroffenen Kantone ist bereits vorgesehen. Sie können also den Antrag zurückziehen, Herr Nationalrat Thür.

Präsident: Herr Thür hat seinen Antrag zurückgezogen.

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

Abs. 6, 7 – Al. 6, 7
Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Abs. 1

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Biel, Giger)

.... Linien am Gotthard samt Nebenanlagen

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9

Proposition de la commission

Al. 1

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Biel, Giger)

.... Saint-Gothard, ouvrages

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abs. 1 – Al. 1

Präsident: Der Minderheitsantrag Biel zu Absatz 1 entfällt gemäss Entscheid bei Artikel 4.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 2 – Al. 2
Angenommen – Adopté

Art. 9bis (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bund stellt im Rahmen seines Submissionsrechts für Planung, Projektierung und Bau die freie Konkurrenz für die einzelnen Teilstücke sicher.

Abs. 2

Mehrheit

Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen.

Minderheit

(Giger, Fischer-Seengen, Friderici, Kühne, Martin, Müller-Meilen, Salvioni, Schmidhalter, Weber-Schwyz, Wellauer)

Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen. Dabei muss das Gegenrecht der Sitzstaaten ausländischer Anbieter gewährleistet sein.

Art. 9bis (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1

Dans le cadre de la réglementation fédérale sur la soumission, la Confédération assure, pour chaque tronçon de ligne, la libre concurrence dans les domaines de la planification, de l'établissement du projet et de la construction.

Al. 2

Majorité

Il y a lieu d'exiger les mêmes conditions de concurrence pour les candidats suisses et étrangers.

Minorité

(Giger, Fischer-Seengen, Friderici, Kühne, Martin, Müller-Meilen, Salvioni, Schmidhalter, Weber-Schwyz, Wellauer)

.... étrangers. En l'occurrence, la réciprocité doit être garantie dans les Etats où les soumissionnaires ont leur siège.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Giger, Sprecher der Minderheit: Mit dem von der Kommission neu eingeführten Artikel 9bis soll sichergestellt werden, dass die grossen Alpentransit-Bauvorhaben zeit- und kostengerecht und qualitativ hochstehend erstellt werden können. Das setzt eine starke Projektleitung und den Wettbewerb voraus. Die Vorteile privatwirtschaftlicher Flexibilität und Risikobereitschaft sollen dabei voll ausgenutzt werden.

Der Bundesrat widersetzt sich diesem Wettbewerbsartikel nicht. Absatz 2 verlangt für in- und ausländische Bewerber gleiche Wettbewerbsbedingungen. Es wird sich dabei vom Auftragsumfang her nicht in jedem Fall lohnen, dass alle Teilstrecken international ausgeschrieben werden. Es ist aber richtig, dass bei Arbeiten, die vom Auftragsvolumen her international ausgeschrieben werden, auch für die ausländischen Unternehmer die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten, d. h., dass für alle Mitkonkurrenten die Spiesse gleich lang gehalten werden. Das betrifft insbesondere die Gesamtarbeitsverträge und die Sozialverpflichtungen wie auch die Fremdarbeiterbestimmungen (Saisoniers usw.).

Die internationale Konkurrenz im Bausektor kann erfahrungsgemäss für die Submittenten sehr hart sein. Umgekehrt mussten unsere Unternehmungen im Ausland schon oft die betrübliche Feststellung machen, dass die Wettbewerbsbedingungen dort vielfach sehr locker, das heisst für die schweizerischen Anbieter nachteilig, gehandhabt wurden.

Diesen verwerflichen Wettbewerbsverzerrungen möchte eine beachtliche Kommissionsminderheit entgegentreten und die Sitzstaaten ausländischer Anbieter verpflichten, bei Arbeitsvergaben Gegenrecht zu halten. Es sollen nur jene ausländischen Anbieter zum Wettbewerb zugelassen werden, die in ihren Ländern Gegenrecht bieten. Beim heutigen EG-Recht sollte das eigentlich selbstverständlich sein.

Wenn wir schon eine Alpentransit-Eisenbahn für 14 Milliarden Franken auf eigene Kosten bauen, die in erster Linie dem Transit ausländischer Güter dient, so sollte auch die Freiheit der Arbeitsvergebung uns alleine zustehen. Die Forderung des Gegenrechtes ausländischer Anbieter nimmt sich dagegen sehr bescheiden aus.

Namens einer beachtlichen Kommissionsminderheit bitte ich Sie, meinem Antrag zu folgen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Notre commission avait le souci d'examiner dans quelle mesure la planification, l'établissement des projets et la construction elle-même devaient être soumis à la libre concurrence nationale et internationale. D'un côté cette libre concurrence permet d'adjudger les travaux aux meilleurs prix mais aussi de provoquer un marché des idées et des innovations. D'un autre côté, il fallait éviter d'exposer nos entreprises de construction à la concurrence arbitraire, puissante et étrangère, qui ne serait pas tenue aux mêmes exigences sociales, salariales et de main-d'œuvre étrangère.

Après une analyse des différents offices fédéraux compétents, nous avons retenu par 24 voix contre une cet article 9bis qui admet le principe de la libre concurrence mais qui applique également la réglementation fédérale sur les soumissions et qui exige les mêmes conditions de concurrence pour les soumissionnaires suisses et étrangers. Par contre, la commission a refusé par 12 voix contre 9 d'introduire la condition de réciprocité garantie par les Etats étrangers dont les entreprises soumissionnent chez nous. La majorité estime que le problème de la réciprocité est difficile à appliquer dans la réalité puisque les comparaisons entre les pays s'avèrent dans la pratique presque impossibles.

C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de rejeter la minorité Giger.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Die Kommission hat sich bei Artikel 9bis eingehend über die Frage der nationalen und internationalen Konkurrenz unterhalten. Es geht vor allem um die Submission der Planung, der Projektausarbeitung und der Erstellung des Baus dieser Vorhaben. Bei diesem grossen Vorhaben ist es wohl eine Selbstverständlichkeit, die Erreichung bester, kostengünstigster Preise anzustreben. Auch dieser Grundsatz ist in Artikel 9bis festgehalten.

Im weiteren hat die Kommissionsmehrheit den Grundsatz formuliert, dass für in- und ausländische Bewerber gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen seien; sie hat also das Prinzip der gleich langen Spiesse festgelegt.

Wir haben auch die Meinungen von zuständigen Bundesstellen eingeholt und aufgrund dieser Unterlagen mit 24 zu 1 Stimme diesen Artikel 9bis aufgenommen, nämlich das Prinzip der freien Konkurrenz.

Eine starke Kommissionsminderheit hat – wie Sie aus der Fahne ersehen – noch das Prinzip des Gegenrechts in den Sitzstaaten der ausländischen Bewerber verlangt. Es geht um die Frage, ob wir uns einfach dem freien Wettbewerb aussetzen wollen und müssen, ohne für unsere Anbieter in den entsprechenden Staaten Gegenrecht zu erhalten.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass der Grundsatz schwer anwendbar sei, dass es Vergleichsprobleme geben würde, und hat darum mit 12 zu 9 Stimmen diesen Antrag abgelehnt. Ich persönlich werde mit der Minderheit stimmen. Ich bin mir bewusst, dass es da und dort Anwendungsschwierigkeiten geben könnte, aber das Prinzip des Gegenrechts scheint mir eine Selbstverständlichkeit. Das Gegenrecht findet auch Anwendung im EG-Recht, und man müsste diesen Grundsatz zumindest formulieren.

Bundesrat Ogi: Mit dem Artikel 9bis Absatz 2 wird ein Wettbewerb der in- und ausländischen Anbieter angestrebt, um die Neubaustrecken zeit- und kostengerecht zu erstellen. Dabei sollen nach der Fassung der Kommissionsmehrheit für alle Bewerber gleichwertige Wettbewerbsbedingungen gelten.

Wir können uns mit dieser Formulierung einverstanden erklären. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass die Schweiz hier eine einseitige Verpflichtung eingeht, den Wettbewerb ausländischer Bewerber anzuerkennen.

Zum Antrag der Minderheit, wonach ein ausländischer Unternehmer nur dann zur Submission zugelassen werden soll, wenn sein Sitzstaat Gegenrecht hält, ist folgendes zu sagen: Das Problem des Gegenrechts dürfte bereits heute weitgehend entschärft sein, weil die meisten grösseren Schweizer Unternehmungen an ausländischen Firmen beteiligt sind. Der Marktzugang im Ausland ist ihnen damit via Tochtergesellschaft und Beteiligung sehr oft offen. Die Frage des Gegenrechts und der Kompensationsgeschäfte ist immer auch Gegenstand von Vertragsverhandlungen. Beim Gegenrecht ausländischer Staaten sehen wir gewisse Vollzugsprobleme. Herr Nationalrat Weber-Schwyz hat sie fairerweise angetönt.

In den Beratungen der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass mit dem Minderheitsantrag ein ausländischer Bewerber ohne Gegenrecht nicht zum Zuge kommen kann, auch wenn er die beste Lösung offeriert. Wir sind der Meinung, dass die Frage des Marktzuganges nicht in diesem Bundesbeschluss, sondern im Rahmen der Gatt- und der EWR-Verhandlungen zu lösen wäre.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, den Antrag der Minderheit abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	53 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	36 Stimmen

Art. 10

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... Selbstkostenzinssatz von Bundesanleihen verzinzt;

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

.... Selbstkostenzinsen von Bundesanleihen zu decken.

Abs. 5 (neu)

Die unter dem Titel des Baukredites erwähnten Darlehen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden in der Rückstellung für den Strassenverkehr verbucht.

Antrag Béguelin

Abs. 2

.... verzinzt; die Zinsen werden der Finanzrechnung des Bundes belastet.

Antrag Pini

Abs. 5 (neu)

Der Bundesrat verhandelt mit der EG über eine allfällige finanzielle Beteiligung.

Abs. 6 (neu)

Das Resultat der Verhandlungen mit der EG wird den eidgenössischen Räten unterbreitet.

Art. 10

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... coûtant des emprunts de la Confédération

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

.... coûtant des emprunts de la Confédération

Al. 5 (nouveau)

Les prêts provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants et mentionnés au titre de crédit de construction figurent dans la provision pour la circulation routière.

Proposition Béguelin

Al. 2

.... coûtant des emprunts de la Confédération; les intérêts sont avancés à la charge du compte financier de la Confédération.

Proposition Pini

Al. 5 (nouveau)

Le Conseil fédéral engagera des pourparlers avec la CE en vue d'obtenir une participation aux frais.

Al. 6 (nouveau)

Le résultat des pourparlers avec la CE fera l'objet d'un rapport à l'Assemblée fédérale.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

M. Béguelin: La proposition que je vous sou mets comporte un petit côté dérangeant. Elle a été évoquée au sein de la commission, nous en avons pris connaissance grâce à un exposé de M. Gygi, Directeur de l'Administration fédérale des finances. Nous avons été, je l'avoue, quelque peu surpris par le fait inhabituel que deux départements présentent chacun leur variante. Cette présentation s'est faite de manière très objective

et la commission n'a pas donné suite à la proposition du Département des finances. Pourtant, il m'est apparu nécessaire de soumettre le cas au plénum, d'abord pour une simple raison de transparence démocratique, et ensuite pour prendre date. Dans vingt ou trente ans, en effet, nos successeurs seront sans doute intéressés de savoir comment nous avons décidé de mettre à leur charge une partie des coûts des nouvelles transversales alpines.

Il s'agit du financement de la partie Saint-Gothard. Le Loetschberg dépend en effet du BLS, compagnie privée, qui est considéré comme un tiers. Pour les détails je vous renvoie au message, chiffre 243.12.

Tout d'abord la variante du message prévoit de répartir les charges sur le long terme: 9 pour cent des sommes nécessaires pour le Saint-Gothard seront fournies par ce que l'on pourrait assimiler à des fonds propres de la Confédération, le solde provenant d'emprunts de la Confédération sur le marché des capitaux. Ainsi, l'effet cumulatif des charges d'intérêts et du renchérissement conduirait sans doute, dans une trentaine d'années, à devoir rembourser un montant un peu surréaliste, vu sous l'angle de l'orthodoxie financière.

La variante que je vous propose et qui est celle du Département des finances prévoit de mettre à la charge du compte financier de la Confédération les intérêts intercalaires du compte de construction. Sous cette forme-là, la Confédération fournirait une contribution assimilable à des fonds propres pour un montant supérieur de 2,6 milliards à celui de la première variante, soit 150 millions par an. Avec cette variante, la part des emprunts pour le Saint-Gothard serait ramenée de 91 à 75 pour cent, ce qui paraît plus conforme à une saine gestion financière. De plus, le marché des capitaux en serait allégé d'autant.

Les deux variantes comportent des avantages et des inconvénients, certes. J'apprécie beaucoup le fait que l'argument essentiel de M. Ogi, conseiller fédéral, en faveur de la variante du message est d'éviter que le budget de son département soit chargé de 150 millions supplémentaires par an, avec le risque, en cas de difficultés budgétaires, d'accentuer la pression sur les entreprises de transports publics. Cet argument va droit au coeur du défenseur des transports publics que je suis. Mais, simultanément, je pense que l'on ne doit pas avoir peur de la vérité des coûts des nouvelles transversales alpines. Bien entendu, celles-ci ne peuvent ni ne doivent se construire au détriment des besoins courants des transports publics, des besoins promis par RAIL 2000 et des besoins qui seront encore fixés par le Parlement ou le peuple.

Je vous invite à approuver ma proposition.

Blocher: Zu später Stunde ist es natürlich gefährlich, dass wohlthönende Anträge hier durchschlüpfen. Ich mache Sie darauf aufmerksam: Der Antrag Béguelin ist ein verheerender Antrag. Ich verstehe den Eisenbahnvertreter, dass er ihn stellt. Aber der Antrag verlangt nun in bezug auf die Zinsen genau das Gegenteil der Vorlage. Hier wird jetzt bereits begonnen, die Kostenrechnung zu manipulieren, bevor man überhaupt die Vorlage beschlossen hat. Wir verlangen, dass die Zinsen zu den Baukrediten geschlagen werden. Das muss in einer sauberen Kostenrechnung auch so sein. Herr Béguelin fordert jetzt, dass die Zinsen der Finanzrechnung des Bundes belastet werden, das heisst nichts anderes, als dass die Zinsen bereits über die Finanzrechnung des Bundes bezahlt werden. So können wir keine Eisenbahn bauen. Es kann sein, dass diese Kostenrechnung im Betrieb nicht voll aufgeht – aber dann wollen wir Transparenz haben, wo und welcher Art die fehlbaren Kosten sind. Diesem Antrag dürfen wir nicht zustimmen, so schön und harmlos er tönt.

On. **Pini:** Permettete che personalmente io rivolga all'on. Ogi un mio vivo apprezzamento per il modo con cui ha condotto questo dibattito (attraverso anche le acque della Schöllenen), giungendo davanti alla cassa delle finanze, praticamente indenne.

Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral. Vous avez accompli un grand travail et j'ai personnellement admiré la

clarté avec laquelle vous avez conduit ce débat. Vous êtes arrivé pratiquement indemne au chapitre financier qui est, si je ne me trompe pas, le plus important. Après les discussions, il faut payer!

La deuxième oeuvre monumentale sous le Gothard s'exécutera-t-elle avec une participation solidaire de l'Europe et des pays frontaliers? Connaissant les vents de Bruxelles, le résultat de nos négociations et les craintes de M. Ogi, conseiller fédéral, il me semble que la question est superflue. Le premier tunnel du Gothard, réalisé il y a plus d'un quart de siècle, a été construit avec le concours solidaire de certains Etats frontaliers qui sont devenus, au moins formellement, des parties contractantes: l'Italie, la France, l'Allemagne. Aujourd'hui, alors que nous sommes appelés à passer à la caisse à Bruxelles, que l'attitude de la Communauté européenne se durcit toujours davantage, qu'on nous dicte des conditions, la Suisse est le premier pays de l'arc alpin qui s'offre à lui-même et à l'Europe un des instruments les plus formidables pour résoudre une grande partie de nos préoccupations se rapportant au trafic de marchandises à travers les Alpes. Nous ne sommes pas l'unique pays des Alpes, mais l'unique pays qui ne fait pas partie de la Communauté économique européenne qui a finalement décidé – vous êtes en train de le faire – d'accomplir la deuxième oeuvre monumentale à travers le Saint-Gothard.

J'en arrive à ma conclusion. Ne croyez-vous pas qu'il serait opportun de poser politiquement et diplomatiquement la question de savoir si l'Europe communautaire alpine, l'Europe solidaire comme l'indique le message, participera partiellement aux frais de construction du tunnel de base? Voilà la proposition que je vous présente, car le pays a le droit et même le devoir de savoir s'il construira tout seul – nous pouvons le faire – cette oeuvre qui sera celle de la Suisse et des Suisses, ou bien si nous pouvons compter sur une partie de la solidarité alpine et européenne.

M. Friderici: M. Béguelin est venu défendre une proposition développée en commission par le directeur de l'Office fédéral des finances. Cette proposition a fait l'effet d'une bombe. Il a prononcé cette déclaration au nom de la minorité du Conseil fédéral. J'ignorais qu'il existait une minorité au Conseil fédéral, j'ai cru que c'était une direction collégiale et qu'il n'y avait pas possibilité d'exprimer une opinion de minorité.

Je crois que nous avons dit suffisamment souvent à cette tribune que les CFF devaient être dirigés comme une entreprise privée et qu'ils devaient avoir un certain nombre de facilités et de moyens pour y parvenir. Je crois que ce soir, c'est le moment de le prouver et de ne pas voter la proposition de minorité de M. Béguelin, afin que les CFF soient débités des intérêts en cours de construction.

Je vous invite donc à suivre la majorité et non la minorité.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 10 fixe les conditions de financement. Il faut préciser que les coûts de construction sont évidemment supportés par les CFF et le BLS. Ces entreprises devront faire en sorte que ces coûts soient couverts, à long terme, par les tarifs appliqués au trafic du transit alpin. Par contre, le préfinancement est assuré par la Confédération qui accorde aux CFF et au BLS des crédits de construction. Ces crédits porteront des intérêts au taux d'intérêt coûtant des emprunts de la Confédération. La version du Conseil fédéral, parlant de capitaux utilisés par la Confédération, n'a pas satisfait la condition, puisqu'elle est ambiguë. Les intérêts calculés et facturés seront imputés aux crédits de construction qui devront être amortis, comme vous le savez, dans un délai de soixante ans.

L'alinéa 5 nouveau précise que les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants devront figurer dans le bilan de la Confédération, comme provision, sous le chapitre de la circulation routière, afin que l'obligation de remboursement par les entreprises de Chemins de fer soit bien mise en évidence. Cet alinéa a d'ailleurs été adopté par la commission par 11 voix contre 6.

La proposition de M. Béguelin a été discutée en commission. Aucun membre de la commission n'a retenu cette idée. Il s'agit

de savoir si les intérêts intercalaires, les «Bauzinsen», sont ajoutés aux crédits qui, chaque année, porteront les intérêts ou si c'est la Confédération, par le compte financier, qui en est chargée. La différence est importante, car cela représente plus de 2 milliards pour toute la durée de la construction. Si vous admettez cette proposition, vous soulagez les chemins de fer d'environ 2 milliards alors que nous estimons que ces derniers doivent avoir un compte financier, un compte d'exploitation et un compte de construction propre et là, comme toute entreprise privée, on calcule les intérêts intercalaires. Nous vous proposons donc de rejeter la proposition de M. Béguelin.

Quant à la proposition de M. Pini, il en a été décidé lors des propositions de renvoi de MM. Ruf et Scherrer, rejetées à une majorité évidente, je vous prie de ne pas reprendre cette idée de M. Pini dans l'article 10.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 10 geht es um die Finanzierungsbedingungen. Der Grundsatz ist eigentlich sehr einfach formuliert: Der Bund stellt den Bahnträgern SBB und BLS die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung. Die Baukredite samt den Bauzinsen werden zum Selbstkostensatz für entsprechende Bundesmittel verzinst und dem Baukredit zugeschlagen. Mit der Inbetriebnahme der Anlagen werden die Bahnträger eine Rückerstattungspflicht haben, innert sechzig Jahren dieses konsolidierte Darlehen zurückzuzahlen. Es ist auch umschrieben, wie die Darlehenssätze zu berechnen sind.

Nun stellt Herr Béguelin einen Antrag zur Entlastung dieser Kostenrechnung. Ich möchte ihm zugestehen, dass er ehrlich und offen war und dargetan hat, warum dieser Antrag gestellt wird. Es geht um eine Entlastung der Bahnrechnung. Sonderbar ist aber der neue Stil des bundesrätlichen Kollegialsystems: man lässt «Minderheitsanträge» aus den entsprechenden Departementen im Plenum einfließen. Das ist nicht verboten, aber immerhin ist es festzuhalten.

Wir wollen immer Rechnungen, die transparent sind. Eine solche Massnahme wäre eine Beschönigung der Kostenrechnung. Wir wissen ja, dass wir ohnehin ungedeckte Beträge der SBB-Rechnung am Ende jeden Jahres zu übernehmen haben. Es wäre falsch, heute schon entsprechende Entlastungsmassnahmen zu beschliessen. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Zum Antrag Pini: Wir haben bei den Anträgen Ruf und Scherrer bereits den Grundsatzentscheid getroffen. Der Antrag Pini ist nichts anderes als die Verpflichtung zu einem Bittgang zur EG. Wir haben bei der Eintretensdebatte schon gesagt: Wir wollen selbständig sein, wir wollen selbständig entscheiden. Auch hier müssen wir zu dieser Linie stehen. Wir haben so mehr Gewicht, als wenn wir uns auf den Bittgang zur EG begeben.

Bundesrat Ogi: Zunächst muss ich an die Adresse der Herren Weber-Schwyz und Friderici eine Erklärung abgeben. Ich mache es auf französisch: Le Conseil fédéral est une autorité collégiale. Mais dans ce cas, il s'est malheureusement produit une petite bavure que je regrette infiniment.

Nun zum Antrag von Herrn Béguelin: Bei dieser Frage geht es letztlich darum, wer die Lasten der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale trägt: Die heutige Generation, die den Bau beschliesst, oder die künftige Generation, die das Werk nutzen kann? In Anbetracht der Langfristigkeit der Vorhaben ist es gerechtfertigt, dass die Lasten von den zukünftigen Benutzern getragen werden. Mit einer Verbuchung der Zinsen über die Finanzrechnung und damit über das jährliche Budget würde die Staatsquote ab 1992 ansteigen, ohne dass ein Gegenwert ausgewiesen werden könnte. Die Zusatzbelastung im Verkehrsbereich könnte andere Investitionen – wie z. B. Umweltschutz- und Lärmschutzmassnahmen, Sanierungen und auch Ideen und Werke, wie sie Herr Béguelin beantragt hat – in Frage stellen. Ich bin schon etwas überrascht, dass er nun diesen Antrag stellt, denn damit würden wir an und für sich auch die Finanzierung der SBB gefährden.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, diesen Antrag Béguelin abzulehnen. Seine Folgen belasten die Staatsquote und

werden dazu führen, dass wir andere Werke, die wir realisieren wollen, in Frage stellen.

Zum Antrag von Herrn Pini: Ich habe natürlich Verständnis für diesen Antrag, nachdem ich die Härte und die ablehnende Haltung gegenüber unserer Stellung im Rahmen der Gespräche mit der EG immer wieder zu spüren bekomme. Aber eine Finanzierung unserer Alpentransversalen mit EG-Geldern würde unseren politischen Handlungsspielraum einengen, und die EG würde höchstwahrscheinlich an dieses Geld auch Bedingungen knüpfen. Im übrigen werden ja EG-Gelder meistens in Form von Darlehen gewährt, mit Zinsen über dem schweizerischen Zinsniveau. Ein weiterer Nachteil wäre, dass die EG-Beteiligung mühsam ausgehandelt werden müsste, und wir würden einmal mehr Zeit verlieren. Doch die EG wartet natürlich nicht auf uns, denn von Andalusien bis nach Attika spekulieren Bahngesellschaften und Regierungen auf EG-Gelder für Verkehrsinvestitionen. Denken Sie auch an die Bedürfnisse der ehemaligen DDR, wo man heute davon ausgeht, dass 100 Milliarden DM nötig sein werden, um die Verkehrsinfrastruktur auszubauen, 50 Milliarden für die Schiene und 50 Milliarden für die Strasse. Die EG hat zum heutigen Zeitpunkt, nicht wie bei der Landwirtschaft, keinen Verkehrsfonds. Dass ich – wie Sie gesagt haben, Herr Nationalrat Pini – «diplomatiement pressions» auf die EG ausübe, dies, glaube ich, können Sie mir zutrauen, aber wir können nicht offiziell ein Gesuch für EG-Gelder stellen. Ich glaube, wir würden dann sehr enttäuscht.

Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Béguelin

91 Stimmen
20 Stimmen

Abs. 3, 4 – Al. 3, 4

Angenommen – Adopté

Abs. 5, 6 – Al. 5, 6

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Pini

offensichtliche Mehrheit
7 Stimmen

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt durch:

- die allgemeinen Mittel des Bundes;
- einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle.

Abs. 2 (neu)

Die Mittel aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendet.

Abs. 3 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Friderici, Berger, Blocher, Fischer-Seengen, Giger)

Der Anteil des Ertrages der Treibstoffzölle darf 25 Prozent der Gesamtinvestitionen im Bauprogramm, das dem Bundesbeschluss vom über den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale beigelegt wird, nicht überschreiten.

Antrag Schüle

Abs. 1

Die Finanzierung erfolgt zu 75 Prozent aus allgemeinen Bundesmitteln und zu 25 Prozent aus dem Ertrag der zweckgebundenen Treibstoffzölle.

Eventualantrag Scherrer

(falls Rückweisungsantrag abgelehnt wird)

Die Finanzierung erfolgt aus allgemeinen Bundesmitteln.

Antrag Fischer-Seengen

Regelung Finanzierung aus Treibstoffzollerträgen in Beschluss A statt in Beschluss C

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt:

- a. durch die allgemeinen Mittel des Bundes;
- b. zu Prozent aus dem Ertrag der Treibstoffzölle.

Abs. 2 (neu)

Gemäss Antrag der Mehrheit

Abs. 3 (neu)

Der Bund bestimmt die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte.

Eventualantrag Fischer-Seengen

(Sofern obiger Antrag angenommen wird)

Abs. 1

Die Finanzierung wird sichergestellt:

- a.
- b. zu höchstens 25 Prozent aus dem Ertrag der Treibstoffzölle.

Art. 11**Proposition de la commission****Al. 1**

Le financement est assuré par:

- a. les ressources générales de la Confédération;
- b. une part du produit des droits d'entrée sur les carburants.

Al. 2 (nouveau)

Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants sont utilisés conformément à l'article 36ter, 1er alinéa, lettre c, de la Constitution fédérale.

Al. 3 (nouveau)**Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Friderici, Berger, Blocher, Fischer-Seengen, Giger)

La part du produit des droits d'entrée sur les carburants ne peut excéder le 25 pour cent du total des investissements inventoriés dans le programme de construction annexé à l'arrêté fédéral du concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Proposition Schüle**Al. 1**

Le financement est assuré à raison de 75 pour cent par les ressources générales de la Confédération et de 25 pour cent par le produit affecté des droits d'entrée sur les carburants.

Proposition subsidiaire Scherrer

(en cas de rejet de la proposition de renvoi)

Le financement est assuré par les ressources générales de la Confédération.

Proposition Fischer-Seengen

Financement au moyen du produit des droits sur les carburants réglé par l'arrêté A en lieu et place de l'arrêté C

Al. 1

Le financement est assuré:

- a. par les ressources générales de la Confédération;
- b. à raison de par le produit des droits sur les carburants.

Al. 2 (nouveau)

Selon la version de la majorité

Al. 3 (nouveau)

Le Conseil fédéral détermine la répartition entre les divers objets.

Proposition subsidiaire Fischer-Seengen

(Si la proposition ci-dessus est adoptée)

Al. 1

Le financement est assuré:

- a.
- b. à raison de 25 pour cent au plus par le produit des droits d'entrée sur les carburants.

Präsident: Ich weise Sie darauf hin, dass bei Artikel 11 ein Antrag Fischer-Seengen vorliegt, der den Inhalt des Artikels 3 von Bundesbeschluss C in diesen Artikel 11 verschieben will. In Absprache mit der Kommission schlage ich Ihnen vor, dass wir die ganze Finanzierungsdebatte hier führen. Sie sind damit einverstanden.

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Nous arrivons ici à l'un des points cardinaux de cet arrêté fédéral A. En effet, un financement partiel est prévu par le Conseil fédéral au moyen du produit des droits d'entrée sur les carburants. Dans l'annexe 6, le Conseil fédéral stipule ceci – il s'agit des délibérations sur l'article 36ter qui se sont déroulées il y a déjà quelques d'années dans ce Parlement: «La construction de tunnels ferroviaires, en tant que telle, ne peut donc pas être financée par des capitaux puisés dans les droits d'entrée sur les carburants.» Par le moyen de ces emprunts ou de ces prêts effectués pour la construction de ces nouvelles transversales ferroviaires, la Confédération trouve ainsi le moyen de financer une partie de ces gros ouvrages. Il est clair que nous risquons ici d'avoir une opposition des milieux routiers. Les grandes associations routières membres de la Fédération routière suisse, qui ont été entendues par la commission, ont donné leur accord à un tel financement par le produit des droits d'entrée, à la condition expresse, toutefois, que le pourcentage soit fixé dans l'arrêté fédéral A, qui est le seul à être soumis au référendum facultatif.

Nous reprenons à cette minorité l'article 3 de l'arrêté fédéral C de manière à ce qu'il ne soit pas possible à notre Parlement de modifier, par un vote ultérieur, ce montant de 25 pour cent. Le Conseil fédéral le dit lui-même dans le message: la majorité des capitaux, puisés dans le produit des droits d'entrée sur les carburants, serait destinée au financement du tunnel du Loetschberg, ceci dans le cadre du remplacement du tunnel du Rawyl dont la construction a été abandonnée.

Nous avons ici la possibilité de trouver une majorité de gens qui seraient d'accord avec ce type de financement proposé par le Conseil fédéral. C'est pourquoi je vous propose, au nom de la minorité, d'ancrer ce financement dans l'arrêté fédéral A afin qu'il ne soit plus possible, je le répète, de modifier ce pourcentage sans l'aval du peuple ou sans recourir au référendum facultatif. Je vous invite donc à suivre la minorité de la commission et à voter pour que l'article 3 de cet arrêté fédéral C soit repris dans l'arrêté fédéral A.

Schüle: Sie haben beachtet: Der Minderheitsantrag Friderici zum Finanzierungsartikel enthält zwei Komponenten. Er will erstens den Anteil aus dem Treibstoffzoll im referendums-pflichtigen Bundesbeschluss A regeln und zweitens – und dies vor allem – diesen Anteil nicht fest auf 25 Prozent ansetzen, sondern auf maximal 25 Prozent begrenzen. Je nach Interpretation und Anwendung des Treibstoffzollgesetzes könnte also auch ein geringerer Anteil aus dem Treibstoffzoll resultieren. Mein Antrag, der sich auf einen Beschluss unserer FDP-Fraktion abstützt, nimmt die erste Komponente auf, nämlich diese 25 Prozent fest in den Beschluss A zu schreiben. Zusammen mit der Fraktionsmehrheit bin ich also für einen festen Finanzierungsanteil aus dem Treibstoffzollertrag, wie er von Bundesrat und Kommission vorgeschlagen wird.

Wir befürworten indessen die Festschreibung des Prozentsatzes im Beschluss A, damit die Finanzierung in einem referendums-pflichtigen Erlass geregelt wird, damit das Volk zum Finanzierungsschlüssel etwas zu sagen hat und damit Änderungen nur in einem Bundesbeschluss erfolgen können, der wieder dem Referendum unterstellt ist.

In einem allfälligen Abstimmungskampf dürfte das von einiger Bedeutung sein. Es geht um die Transparenz. Es geht darum, dass der Bürger weiss, dass er bei der Finanzierung mitreden kann. Er soll nicht den späteren Beschlüssen des Parlamentes voll ausgeliefert sein. Der Antrag bringt in diesem Sinne Klarheit, er bringt für den Bürger und auch für die Verkehrsverbände, die wir in diesem Zusammenhang nicht vergessen dürfen, die nötige Rechtssicherheit.

Bundesrat Ogi hat in der Kommission eingewendet, ein solches Vorgehen führe zum Finanzreferendum. Dieses Argu-

ment ist nicht stichhaltig. Es wird ja nur der Grundsatz, der Finanzierungsschlüssel, geregelt. Die Kredite selbst sind vollständig Sache des nicht referendumsfähigen Kreditbeschlusses C. Mit dem Verweis auf den Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle wird zum Ausdruck gebracht, dass die Kriterien für die Zuteilung dieser Gelder auf die einzelnen Objekte im auf ihn abgestützten Treibstoffzollgesetz festgelegt sind.

Andererseits haben wir im Rahmen der Kommissionsarbeit festgestellt, dass dennoch ein sehr weiter Interpretationsspielraum besteht, welcher Anteil über diese Treibstoffzölle finanziert werden kann. Wenn man den Lötschberg als rollende Strasse qualifiziert, was der effektiven Situation dieses Rawil-Ersatzes ziemlich nahekommt, so könnte man einen Anteil bis zu 38 Prozent ableiten, der sich aus Treibstoffzollgeldern finanzieren liesse. Darum ist es eben vernünftig, einen festen Anteil zu fixieren, damit die Diskussionen später unterbleiben, und diesen im Sinne eines Finanzierungsgrundsatzes eben im Beschluss A zu verankern. Diese Praxis kennen wir in vielen Bereichen, so in der ganzen Sozialgesetzgebung, beispielsweise im AHV-Gesetz, im IV-Gesetz ist ebenfalls der Prozentsatz festgelegt für die jeweiligen Bundesbeiträge.

Im übrigen geht es gar nicht um Ausgaben im Sinne des Finanzhaushaltsgesetzes, sondern es sind ja Investitionsbeiträge, die nach der Betriebsaufnahme samt Zinsen von den Bahnen an den Bund zurückzahlen sind. Mit dem Finanzreferendum kommen wir deshalb nicht im geringsten in Konflikt. Wenn Sie den Finanzierungsschlüssel – aus welchen Gründen auch immer – in der vollen parlamentarischen Obhut behalten wollen, dann setzen Sie sich dem Verdacht aus, dass Sie etwas verstecken wollen, dass Sie sich Ihrer Sache nicht sicher sind punkto Kosten und Finanzierung und dass Sie den Finanzierungsschlüssel später am Volk vorbei zu Lasten der Strassengelder verändern wollen. Das Volk hat soeben die SBB-Initiative des Landesrings abgelehnt. Wenn Sie diesen Entscheid nun quasi durch die Hintertüre wieder umstossen wollen, dann gefährden Sie möglicherweise die ganze Vorlage. Wer also für Transparenz, für Offenheit und Mitverantwortung des Stimmbürgers ist, wer die Akzeptanz und die Chancen dieser Vorlage optimieren will, der sollte diesem Antrag zustimmen.

Ich bitte Sie namens der FDP-Fraktion darum.

Scherrer: Sie haben ja leider meinen Rückweisungsantrag abgelehnt und damit eine Kostenbeteiligung der EG an der Neat ausgeschlossen.

Ich appelliere jetzt an Sie, meinem Antrag auf hundertprozentige Finanzierung der Neat aus allgemeinen Bundesmitteln zuzustimmen. Die Verwendung von zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen für den Bau von Bahninfrastrukturen ist nach Ansicht der Auto-Partei klar verfassungswidrig. Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung besagt zwar, dass Treibstoffgelder u. a. zur Förderung des kombinierten Verkehrs sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs verwendet werden können. Wenn aber das Bundesamt für Justiz, der Bundesrat oder dieses Parlament daraus ableiten, dass diese Gelder auch für den Bau der Neat verwendet werden können, ist das eine willkürliche Interpretation der Bundesverfassung.

Das Schweizervolk hat seinerzeit dem Verfassungsartikel betreffend die Treibstoffzölle unter der klaren Voraussetzung zugestimmt, dass 50 Prozent des Grundzolles sowie der volle Zollzuschlag für den Strassenverkehr oder für Massnahmen, welche mit diesem in engstem Zusammenhang stehen, verwendet werden. Der Zollzuschlag ist sogar ausschliesslich für den Bau und Unterhalt von Nationalstrassen zu verwenden. Zusätzlich zu diesen Abgaben bezahlt der private Strassenverkehr eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrssteuer; diese Gelder verschwinden in der allgemeinen Bundeskasse. Jetzt soll der Privatverkehr auch noch 25 Prozent an die Neat bezahlen. Das Mass läuft über, Herr Bundesrat! Was sagen Sie übrigens zum Vorschlag, bei der Finanzierung von teuren Bahninfrastrukturen bzw. bei der Neat gleich zu verfahren wie beim Bau der Autobahnen? Die Nationalstrassen wurden und werden ja mit dem Treibstoffzollzuschlag bezahlt.

Analog dazu könnte man zur Sicherstellung der finanziellen

Mittel für den Schienenbau eine zweckgebundene Abgabe auf den SBB-Tarifen einführen, sozusagen eine Schnellzugvignette. Ich bitte Sie, mir die Frage zu beantworten, ob der Bundesrat auch schon Überlegungen in dieser Richtung angestellt hat.

Wir brauchen eine konsequente, gradlinige Verkehrspolitik: Strassengelder für den Strassenverkehr und öffentliche Gelder für den öffentlichen Verkehr; das ist die Regelung, die wir brauchen. Das Anzapfen der Treibstoffzollkasse stellt nicht nur einen unzulässigen Uebergriff in die Fiskalleistungen des Strassenverkehrs dar, sondern missachtet auch zwei Volksentscheide. Das Volk hat im Jahre 1988 die KVP sowie kürzlich auch die Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs klar abgelehnt. Es hat also zweimal nein gesagt zur Verwendung von Strassengeldern für den öffentlichen Verkehr. Diesen Volkswillen gilt es jetzt endlich einmal zu respektieren, und es geht nicht an, dass dauernd versucht wird, die KVP durch irgendwelche Hintertürchen einzuführen. Was ist das für eine Politik, welche Bundesverfassung und klare Volksentscheide mit juristischen Winkelzügen und aus einer tagespolitischen Opportunität heraus uminterpretiert?

Im Interesse von klaren Verhältnissen bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen wie übrigens auch den Anträgen der Kollegen Schüle und Fischer-Seengen nach Verankerung der Finanzierungsfrage im Beschluss A.

Fischer-Seengen: Zu meinem Antrag bezüglich Übernahme der Finanzierungsfrage in den Beschluss A hat Herr Schüle die Begründung bereits geliefert. Ich möchte nichts wiederholen, sondern lediglich sagen, dass man den Eindruck vermeiden sollte, man wolle dem Volk in dieser wichtigen Frage die Möglichkeit einer allfälligen Einflussnahme entziehen, man wolle etwas manipulieren.

Ich bitte Sie, diesem ersten Teil meines Antrages zuzustimmen.

Das Ziel des zweiten Teils meines Antrages ist, eine weitere Zweckentfremdung von Treibstoffgeldern mit Hilfe dieses Alpentransitbeschlusses zu vermeiden. Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung sieht vor, in welchem Rahmen Treibstoffgelder verwendet werden dürfen, nämlich u. a. zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs. Gegen einen Einsatz von Treibstoffzollgeldern in diesem Rahmen ist nichts einzuwenden. Mein Antrag strebt lediglich an, dass bei den einzelnen zu bauenden Objekten untersucht wird, ob und zu welchem Teil sie diese Funktion wahrnehmen, die in Artikel 36ter Bundesverfassung vorgesehen ist.

Es ist somit zunächst zu prüfen, ob bei einem Element der Alpentransitversale eine Beitragsberechtigung aus Strassengeldern nachgewiesen werden kann, und bei Bejahung dieser Frage ist der entsprechende Anteil festzulegen. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission haben sich für den umgekehrten Weg ausgesprochen: Der Beitrag aus Strassengeldern soll pauschal 25 Prozent betragen. Dieser Beitragssatz wird zunächst einmal ausgeschöpft. Erst anschliessend sollen die entsprechenden Beträge auf die einzelnen Objekte umgelegt werden. Ob tatsächlich eine Beitragsberechtigung aus Strassengeldern besteht, soll somit grundsätzlich gar nicht mehr untersucht werden. Zu einer solchen Praxis kann ich nicht Hand bieten! Der von Bundesrat und Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Beitragssatz von pauschal 25 Prozent ist ein zu grobes Raster. Die Argumentation in Botschaft und Zusatzbericht ist wenig überzeugend, die Pauschale von 25 Prozent ist für mich zu wenig hieb- und stichfest begründet.

Wir dürfen folgendes nicht übersehen: Der Alpentransit besteht aus neuen Eisenbahnlinien für Personen und Güter. Die Schweiz will damit bisher nicht oder nur ungenügend ausgeübte Funktionen im Alpentransitverkehr wahrnehmen. Es handelt sich somit vor allem um den neuen alpenquerenden Verkehr und nur zum kleinsten Teil um den Ersatz von bisherigem Verkehr auf der Strasse. Er ist eine Alternativlösung für die Öffnung eines 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse, die aber kaum eine Entlastung vom bisherigen Güterverkehr mit der

28-Tonnen-Limite bringt. Für reinen Personen- und Güterverkehr dürfen indessen gemäss geltendem Gesetz keine Treibstoffzollgelder eingesetzt werden. Der Bau neuer Eisenbahnstrecken darf nicht aus Treibstoffzollgeldern erfolgen.

Im Gegensatz zu Herrn Scherrer beinhaltet für mich aber das Alpentransitvorhaben durchaus Elemente, die unter Artikel 36ter der Bundesverfassung subsumiert werden können, beispielsweise Bahnverladeeinrichtungen für Autos am Lötschberg. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Lötschberg-Basistunnel zur Bereitstellung von Transitzkapazität so oder so gebaut wird. Wäre er in erster Linie der Ersatz für den nicht erstellten Rawil-Strassentunnel, so hätte er ins Nationalstrassennetz aufgenommen und entsprechend finanziert werden können. Hier präsentiert sich die Situation jedoch anders. Auch Anlagen, die dem kombinierten Verkehr dienen, das heisst solche, die dem Gütertransport im Inland auf der Strasse zur und von der Bahn dienen, können aus Strassengeldern finanziert werden, nicht aber der reine Transit vom Ausland ins Ausland.

Nun wird der Einwand erhoben, die Begründung des Einsatzes von Treibstoffzollgeldern im Einzelfall sei zu kompliziert, zu aufwendig; eine Pauschale sei bedeutend einfacher zu handhaben. Das Argument des Aufwandes hat zwar etwas für sich, doch reicht es meiner Auffassung nach nicht aus für die Begründung der Pauschallösung. Der Bundesrat sieht selber vor, dass er die genaue Aufteilung auf einzelne Objekte bestimmt. In diesem Rahmen kann er auch die Begründung liefern, inwiefern sich dieser Mitteleinsatz auf Artikel 36ter BV abstützen lässt. Am Parlament liegt es sodann, bei der Bewilligung der einzelnen Kredittranchen zu überprüfen, ob der Einsatz von Treibstoffzollmitteln zur Finanzierung der einzelnen Objekte verfassungskonform erfolgt und keine weitere Zweckentfremdung stattfindet.

Dieses Vorgehen ist durchaus praktikabel und zumutbar, und ich bitte deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Dreher: Artikel 11 Absatz 1 Litera b der Kommission des Nationalrates offenbart eine Teppichhändler-Mentalität. Es heisst: einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle. Was ist ein Teil? Ein Teil kann auch 90 Prozent sein. Wir haben eine liberale Abstufung der Gegenvorschläge: Kollege Scherrer hat den liberalsten Vorschlag gemacht, nämlich: für den öffentlichen Verkehr die öffentlichen Gelder. Kollege Friderici hat immerhin eine Begrenzung auf maximal 25 Prozent der Treibstofferträge verlangt, und die freisinnige Fraktion, so wie ich Herrn Schüle verstanden habe, will den Anteil bei 25 Prozent festlegen, was dann wieder von Herrn Fischer-Seengen relativiert wird. Ich freue mich immerhin darüber, dass die FDP den motorisierten Konsumenten zu entdecken beginnt.

Die Fakten sind die, dass wir am 28. März 1919, in wenigen Tagen, das Osterwochenende haben. Dann werden Sie sehen, dass der Stau nicht vor dem Eisenbahntunnel entsteht, sondern vor dem Strassentunnel, weil die Schweiz unfähig und *mala fide* nicht Willens ist, Europa eine anständige Alpentransversale auf der Strasse bereitzustellen. Faktum, und nicht wegzudiskutieren, ist ferner, dass wir eine zweite Tunnelröhre am Gotthard brauchen. Bevor wir beginnen, Treibstoffgelder für den Schienenverkehr zu verschleudern – sind Sie nervös, Herr Schmid? Dann sollten Sie nach Hause gehen –, müssen wir einmal diese minimale Infrastruktur für den motorisierten Verkehr bereitstellen. Die Notwendigkeit des dreispurigen Ausbaus der N 1 in je einer Richtung zwischen Zürich und Bern ist ebenfalls nicht wegzudiskutieren. Ich kann nicht verstehen, dass man so grosszügig über Treibstoffgelder verfügen will, bevor überhaupt die notwendigen und dringend ausgewiesenen Infrastrukturen desjenigen Verkehrs bereitgestellt sind, nach dem das Volk tatsächlich fragt. Falls es zu einer Volksabstimmung kommt, freue ich mich darauf, zu erfahren, ob das Schweizervolk für 1,5 oder 1,8 Milliarden Franken eine zweite Tunnelröhre im Gotthard bereitstellen will oder ob man 16, 17, 18, 22 oder 25 Milliarden Franken für eine Schienenverbindung aufwerfen will, ohne dass die wirklich dringenden Probleme des Strassenverkehrs gelöst werden. Ich werde den Antrag Scherrer unterstützen, eventualiter den Antrag Friderici und subeventualiter den Antrag der FDP-Fraktion.

Hafner Rudolf: An den Voten meiner Vorredner konnten Sie unschwer erkennen, welche Interessen bei dieser Diskussion im Spiel sind. Es sind wohl nicht die Interessen des Umweltschutzes, die vorhin angesprochen wurden. Versuchen wir doch, uns zu erinnern, warum die Neat überhaupt gebaut wird und warum sie finanziert werden muss. Es ist das erklärte Ziel der Mehrheit in diesem Saal, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern. Das heisst, man möchte viel Hucklepackverkehr, und das bedingt, dass der Strassenverkehr davon profitiert, dass man eine Hucklepacklösung realisiert. Dann ist es folgerichtig, dass der Strassenverkehr auch seinen Teil an den Kosten trägt. Wenn man das Verursacherprinzip beibehalten will, gibt es nichts anderes, als der Mehrheit zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen. Herr Fischer-Seengen sagte aber, es bestünde gar keine Rechtsgrundlage dazu. Ich weiss nicht, ob Sie ein anderes Treibstoffzollgesetz haben als ich; in meinem steht in Artikel 3 ganz klar, dass Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge geleistet werden sollen. Es sind hier keine Ausnahmen genannt.

Es stimmt, dass der zukünftige Anteil des Hucklepackverkehrs nicht bereits heute genau bekannt ist, er kann daher auch nicht genau festgelegt werden. Daher kann keine realistische Prozentzahl genannt werden. Wenn man schon eine Prozentzahl festschreiben wollte, muss man die Botschaft des Bundesrates genau lesen. Dort steht auf Seite 71: «... ist ein förderungsfähiger Investitionsanteil von mehr als der Hälfte der gesamten Investitionssumme vorhanden ...»; das würde bedeuten, dass man, wenn schon Prozentzahlen festgeschrieben werden sollen, mehr als 25 Prozent festschreiben müsste.

Die grüne Fraktion bittet Sie, diese interessengebundenen Anträge klar abzulehnen, das heisst den Minderheitsantrag Friderici, aber auch die Anträge Fischer-Seengen, Scherrer und Schüle, die alle in die gleiche Richtung zielen. Wir bitten Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Bircher Silvio: Ich glaube auch, wir sollten die Gesamtübersicht nicht verlieren und in der Wirrnis der verschiedenen Anträge die Entscheide der Kommissionsmehrheit nicht auf den Kopf stellen. Wir haben ganz klar die heutige verfassungsmässige Regelung nach Verfassungsartikel 36ter, dass der Bund mit Treibstoffzollgeldern den kombinierten Verkehr fördern kann. Das ist in der Verfassung festgelegt; es wurde mit obligatorischer Volksabstimmung zugestimmt.

Gestützt auf diesen Verfassungsartikel haben wir das Treibstoffzollgesetz erlassen. Auch dieses Gesetz unterstand dem Referendum. Das Referendum wurde zwar nicht ergriffen, aber in diesem Treibstoffzollgesetz wird nochmals verdeutlicht, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Zuteilung einzelner Treibstoffzollgelder an den kombinierten Verkehr hat. Als Zuteilungskriterien sind beispielsweise der Kostendeckungsgrad der einzelnen abteilungsberechtigten Züge oder die rollende Strasse, insbesondere der Lötschberg-Basistunnel, genannt. Gestützt auf diese verfassungs- und gesetzesmässigen Grundlagen hat der Bundesrat in einem relativ komplizierten Rechnungsmechanismus die 25 Prozent berechnet. Sie können das in der Botschaft nachlesen; je nachdem kommt man auf leicht abweichende Zahlen. Das ist aber jetzt genau die Begründung: Weil die Kompetenz zur Zuteilung der Mittel und zur Ausrechnung beim Bundesrat liegt; gemäss den bisherigen Einzelanträgen können wir das unmöglich in den Bundesbeschluss A packen. Im Bundesbeschluss A ist klar und deutlich und für jeden Stimmbürger und jede Stimmbürgerin verständlich festgelegt, dass die Mittel einerseits aus allgemeinen Bundesgeldern und andererseits aus Treibstoffzollgeldern aufgebracht werden. Hier wurde eine klare Aussage gemacht.

Im Bundesbeschluss B ist der rechnerische Teil untergebracht.

Ich bitte Sie, diese saubere Trennung, wie sie die Kommissionsmehrheit mit sehr deutlichen Entscheiden gefällt hat und wie sie auch vom Bundesrat sehr klar herausgearbeitet wurde, so beizubehalten und jetzt nicht zu später Stunde noch so «husch, husch» Anträge zufälligerweise zu genehmigen.

Bonny: Ich möchte Ihnen kurz sagen, wie wir diesen Artikel im Rahmen der Beratungen der freisinnigen Fraktion beurteilt haben: Im Prinzip wären wir auf der Linie der Kommissionsmehrheit. Wir haben allerdings – absolut geschlossen – einen Vorbehalt anzubringen: Wir sind der festen Ueberzeugung, Herr Bundesrat Ogi, dass es besser ist, diese Bestimmung im referendumsfähigen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss A zu verankern und nicht im einfachen und deshalb nicht referendumsfähigen Bundesbeschluss C.

Ich wäre froh, wenn der Bundesrat seinen Widerstand endlich aufgeben würde, der vor allem von der falschen Motivation getragen wird – Kollege Schüle hat das richtig aufgezeigt –, es gehe um ein Finanzreferendum. Davon kann doch keine Rede sein.

Wir müssen wissen, was wir tun. Wenn es zu einer Volksabstimmung kommen sollte, wäre es für jene, die diese Neat-Vorlage verteidigen, sehr hinderlich, wenn man ihnen entgegenhalten würde: Sie haben uns wohl das Prinzip, dass aus Mitteln des Treibstoffzollertrages finanziert wird, im referendumsfähigen Beschluss A präsentiert, aber nicht die Quantifizierung, die uns vor allem interessiert. Es gilt die Tatsache, dass der empfindlichste Körperteil des Schweizers nach wie vor sein Portemonnaie ist. Bei uns gibt es dann in diesem Zusammenhang noch eine andere Ueberlegung: Es geht hier um ein langfristiges Geschäft. Wir wissen alle nicht, wie die Finanzierung dann weitergeht, ob später einmal gewisse Modifikationen beim Treibstoffzollanteil vorgenommen werden müssen. Dann, glaube ich, wäre es nochmals ein Nachteil, der sich bereits bei der Referendumsabstimmung auswirken könnte, wenn man allfällige weitere Änderungen später im Rahmen eines Beschlusses, der nicht referendumsfähig ist, vornehmen müsste. Dann gäbe es keinen «Aufhänger» in Form eines Beschlusses A, wo man zur Not noch darüber sprechen kann. Das sind zwingende Gründe, die dafür sprechen, dem Antrag Schüle zuzustimmen.

Wieso, Herr Hafner – Sie studieren ja die Vorlagen immer sehr gut –, kommen Sie dazu, diesen Antrag Schüle abzulehnen, der ja genau der Kommissionsmehrheit entspricht? Der einzige Unterschied ist der, dass ein Transfer vom Beschluss C zum Beschluss A stattfindet. Das ist mir etwas schleierhaft.

Ich weiss, dass Sie ein guter Demokrat sind, und will Ihnen jetzt nicht vorwerfen, dass Sie da demokratischen Auseinandersetzungen aus dem Wege gehen. Aber wo bleibt da die Logik?

Von der freisinnigen Fraktion her sind aber auch wir gegen den Antrag von Herrn Scherrer. Wir alle sind von diesen 14 Milliarden Franken beeindruckt. Das ist ein gewaltiger Brocken, an der Grenze des Verkraftbaren. Ich habe das schon in der Fraktionserklärung gesagt.

Aber jetzt zu sagen, wir bestritten das aus allgemeinen Bundesmitteln, das ist doch – Herr Scherrer und Herr Dreher – etwas zu einfach! Die Autofahrer – das sind ja die meisten unter uns – sind ja alle auch Steuerzahler. Bei diesen ist man auch sensibel, wie dann diese Finanzierung bewerkstelligt werden soll. Auch viele Autofahrer lieben die Steuerprogression nicht. Abgesehen davon ist es ja so, dass wir diesen Artikel 36ter BV eben für solche Fälle anrufen können.

Eine letzte Bemerkung: Es ist noch die Frage offen – die Meinungen darüber waren bei uns geteilt –, ob höchstens 25 Prozent Treibstoffzollertrag oder fixe 25 Prozent vorgesehen werden sollen.

Hier werden wir Freisinnige verschieden abstimmen.

Blocher: Im Grunde genommen wollen die Mehrheit, die Minderheit Friderici und auch die Anträge Schüle und Fischer-Seengen das gleiche. Trotzdem wird dieser Artikel natürlich zu einem Schicksalsartikel gemacht, und zwar nicht, weil man verschiedene Sachen will, sondern weil es um eine Sache des Vertrauens geht. Man traut einander nicht, das ist das Problem.

Die 25 Prozent sind nicht eine Erfindung von Herrn Friderici. Sie sind nicht eine Erfindung von Herrn Schüle oder von Herrn Fischer, sondern die 25 Prozent sind vom Bundesrat berechnet worden, aufgrund der Tatsache, dass gemäss den vorliegenden Unterlagen, den gesetzlichen Bestimmungen, den

verfassungsmässigen Bestimmungen für diese Bahn 25 Prozent abgezweigt werden können, damit es noch verfassungsmässig ist.

Jetzt geht es nur noch darum, ob man Vertrauen hat oder nicht, ob die 25 Prozent in einem referendumspflichtigen Erlass festgehalten werden sollen oder nicht.

Misstrauen ist natürlich entstanden, als man gemerkt hat, dass man sie nicht in den referendumsfähigen Erlass hineinnehmen wollte oder – wie z. B. Herr Hafner gesagt hat – dass es viel mehr sein könnte als 25 Prozent. Jetzt ist natürlich das Misstrauen vorhanden.

Nun kommen die Beteuerungen, dass es keinesfalls mehr als 25 Prozent seien. Dann sagen diejenigen, die das glauben, man könnte sie auch im Gesetz verankern.

Ein so grosses Gefahrenpotential für diese Vorlage aufzubauen, nur weil diese 25 Prozent nicht im referendumspflichtigen Erlass aufgenommen werden sollen, scheint mir nicht richtig. Darum bin ich der Auffassung, wir sollten der Minderheit zustimmen, weil sie das gleiche will wie die Mehrheit, aber sie will es im Erlass verankert haben, in dem Erlass, der nur durch einen referendumspflichtigen Erlass geändert werden kann. Zu den Formulierungen der Minderheiten: Ich bin eigentlich etwas unglücklich, dass da so viele Formulierungen vorliegen. Es wäre gut, wenn Sie sich auf eine Formulierung einigen könnten.

Mir scheint jetzt, obwohl ich in der Kommission – weil die anderen Anträge ja nicht vorgelegen haben – den Antrag Friderici unterzeichnet habe, die von Herrn Fischer vorgeschlagene Formulierung die beste und auch die vertrauensvollste.

Ich stimme für die Minderheit. Man sollte dieses Misstrauen, das hier vielleicht unnötigerweise gesät worden ist, damit ausräumen.

Biel: Eine Vorbemerkung: Vorhin haben sich einige darüber empört, dass wir zur Kenntnis bekommen haben, dass im Finanzdepartement eine andere Meinung herrscht. Das ist nicht das erste Mal. Ich könnte Ihnen Beispiele aufzählen, wie die Kollegen des Finanzministers bei Budgetberatungen reihenweise ausgestiegen sind. Das ist also nichts Neues. Ich könnte auch andere Dinge hier nennen. Das wollte ich noch sagen.

Doch nun zu diesem Problem: Das ist doch ein reines Schattenboxen, was wir machen. Haben Sie Artikel 10, den wir beschlossen haben, eigentlich genau gelesen? Es sind Darlehen und keine A-fonds-perdu-Finanzierungen. Wir haben sogar in der Kommission noch einen Absatz 5 beigefügt, der lautet: «Die unter dem Titel des Baukredites erwähnten Darlehen aus dem Ertrag der Treibstoffzölle werden in der Rückstellung für den Strassenverkehr verbucht.»

Es spielt doch keine Rolle, wo wir das regeln. Es sind Darlehen! Der Strassenrechnung geht nichts verloren. Die Darlehen werden sogar noch verzinst. Das einzige ist, dass das Problem verschoben wird. Darauf habe ich beim Eintreten hingewiesen. Das sind ja nicht Banknoten, die im Keller des Bernerhofs lagern, sondern das Geld ist eingesetzt.

Wenn man nun auf diese sogenannte Rückstellung greift, um hier Mittel bereitzustellen, muss der Bund wieder Geld aufnehmen, um eben seine Tresoreriebedürfnisse zu decken. Auch dort muss er Zinsen bezahlen. Es ist ein reines Schattenboxen. Solange wir bei der Darlehensfinanzierung sind und den Bahnen Darlehen geben, die sie dann später zurückzahlen, amortisieren müssen, hat das überhaupt keinen Einfluss. Sie können also diese 25 Prozent hinschreiben, wo Sie wollen, wenn es der ganzen Sache nützt, kann man es meines Erachtens ruhig in den referendumspflichtigen Beschluss hineinnehmen. Aber der Strassenrechnung wird nichts weggenommen, sondern es sind reine Darlehen. Wir hätten also genauso gut darauf verzichten können, es sei denn – und das habe ich den Bundesrat gefragt –, man denke schon heute daran, die Gelder nie zurückzuzahlen. Dann sähen die Dinge etwas anders aus.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La commission a longuement discuté, non pas sur le principe du financement par le produit des droits d'entrée sur les carburants, mais sur le taux de cette

part qui, selon la proposition du Conseil fédéral, devait être fixée à 25 pour cent.

Il est incontestable que la construction de deux nouvelles lignes de base pour le transit alpin contribue à la promotion du trafic combiné sur rail, du transport de véhicules routiers accompagnés et à la séparation des courants de trafic, comme cela ressort de l'article 36ter, alinéa premier, lettre c, de la Constitution fédérale. L'aménagement des installations de chargement des automobiles à Heustrich et dans la vallée du Rhône notamment, ainsi que l'utilisation du tunnel de base du Loetschberg par les 132 trains journaliers pour automobiles accompagnées, servent aux usagers de la route qui paient les droits d'entrée sur les carburants. Une contribution d'une part de ces produits aux frais de transport alpin ne peut dès lors être contestée.

Cependant, la commission a tenu de faire référence expresse à cet article constitutionnel qui limite en principe une contribution à l'apport effectif direct ou indirect du transit alpin au trafic routier. La «Zweckbindung», l'affectation des droits d'entrée sur les carburants, doit donc être garantie. C'est le sens du renvoi à la Constitution fédérale, ce qui permet de renoncer à mentionner la loi concernant l'utilisation de ces fonds.

En outre, nous nous sommes assurés que les organisations des automobilistes: le TCS, l'ACS et le AST, sont disposés à accepter le principe d'une contribution par les droits d'entrée sur les carburants dans le cadre de la constitution. Ces organisations avaient même préconisé que ces contributions pouvaient se faire à fonds perdu, donc sans remboursement. La commission n'a pas retenu cette idée afin de démontrer que le transit alpin devra être financé comme une entreprise privée.

La proposition de la minorité Friderici vise à traiter à l'article 11 la question des 25 pour cent prévus à l'arrêté C, article 3. La commission a rejeté cette suggestion par 19 voix contre 9. Elle préfère fixer ce taux dans l'arrêté C qui règle le crédit global destiné au transit alpin. Cela permettra de fixer, éventuellement d'adapter ce taux selon les besoins, sans devoir en référer à un vote populaire.

La commission a également refusé par 18 voix contre 9 d'introduire la notion «ne peut excéder 25 pour cent» contenue dans la proposition Friderici. Nous estimons en effet que le taux de 25 pour cent, comme le suggère M. Schüle, peut être considéré comme fixe et correspondant aux exigences de la disposition constitutionnelle. Il y a là un avantage de pouvoir compter sur une part fixe à la charge des droits d'entrée sur les carburants, part qui ne devrait pas constamment être mise en cause. Telles sont les raisons pour lesquelles la commission vous engage à rejeter la proposition de la minorité Friderici.

Quant à la version Fischer (25 pour cent au plus), il y a lieu, là également, de se prononcer d'abord sur le principe de savoir si l'on veut régler ce taux dans l'arrêté A ou dans l'arrêté C. Ensuite, après accord entre MM. Friderici et Fischer-Seengen, on décidera du taux lui-même.

La proposition de M. Schüle est conforme à l'idée de la commission qui prévoit le financement de 25 pour cent par les droits d'entrée sur les carburants, et du solde, 75 pour cent, par la Confédération.

M. Scherrer voudrait que tout le financement soit couvert par la Confédération. Je vous invite à ne pas donner suite à cette proposition. Il n'y a en effet pas lieu de reprendre la discussion d'un deuxième tube du Gothard. Je vous propose de refuser cette idée et de faire contribuer les automobilistes au financement du transit alpin dans la mesure où ils en profitent.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 11 geht es um die Finanzierungsmittel. Es wird erklärt, wie diese Mittel sichergestellt werden: Grundsätzlich werden allgemeine Mittel des Bundes gebraucht, und ein Teil stammt aus dem Ertrag der Treibstoffzölle. Die Kommission hat auch die Verfassungsbasis – Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c BV – nochmals erwähnt.

Es ging in der Kommission um den Anteil der Mittel aus der Treibstoffzollkasse. Es wurde uns dargelegt, warum man zu einer Pauschalierung dieses Absatzes gelangt ist.

Es ist so: Wir haben die Verfassungsbasis. Die entsprechende Gesetzgebung sieht vor, dass man Umlagerungsmassnahmen

aus Treibstoffzollmitteln finanzieren kann. Das würde aber bedingen, dass wir objektbezogen, massnahmenbezogen ausscheiden müssten. Das würde dazu führen, dass wir Objekte entsprechend der Nutzung werten müssten. Es gibt sogar eine Berechnung, die sagt: Wenn man diese Objekte so zuordnen würde, ergäbe es sogar einen Anteil von 38 Prozent aus Treibstoffzollmitteln. Beispielsweise könnten die Verladungsanlagen in Heustrich und im Rhonetal und andere Umlagerungseinrichtungen auf diesem Wege finanziert werden. Ich meine, diese objektbezogene, massnahmenbezogene Abrechnung wäre nicht praktikabel. Sie würde vermutlich zu einem Bumerang. Das gewichtete Mittel mit 25 Prozent ist richtig: Es ist praktikabel und wird auch zu keinen Sonderrechnungen führen. Aus all diesen Gründen ist die mittlere Gewichtung also wohl richtig.

Zu den vorliegenden Anträgen: Die Herren Friderici und Fischer-Seengen haben sich vereinigt. Sie stellen den Antrag, diese Finanzierungsmittel und auch den Umfang in den Beschluss A aufzunehmen. Das ist eine Frage, die Ihnen zum Entscheid unterbreitet ist. Die Kommission hat damals beschlossen, die Zuordnung beim Beschluss C vorzunehmen. Es ist Ihnen überlassen zu entscheiden. Ich persönlich habe mich für den Beschluss A entschieden.

Es besteht aber noch eine weitere Differenz, wenn man den Antrag Fischer-Seengen näher betrachtet. Im Absatz 3 verlangt er, dass der Bund die genaue Aufteilung auf die einzelnen Objekte vornimmt. Dies ist aus administrativen Gründen abzulehnen, es ist nicht praktikabel.

Es liegt auch ein Antrag Schüle vor: Inhaltlich entspricht er den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit im Beschluss C. Auch dieser Entscheid über die Gewichtung 25/75 Prozent ist Ihnen anheimgestellt.

Letztlich zum Antrag Scherrer: Er will scheinbar nicht zur Kenntnis nehmen, dass wir 1985 das Treibstoffzollgesetz geändert haben. Es ist klar, dass wir die Möglichkeit haben, Massnahmen zu finanzieren, die der Umlagerung dienen. Es ist also nicht rechtswidrig, was wir da beschliessen. Ich meine sogar, es sei richtig, dass wir diesen Anteil aus der Treibstoffzollkasse nehmen.

Ich wiederhole, was hier schon erläutert wurde: Vom Grundsatz her findet keine Zweckentfremdung der Mittel statt. Die Mittel werden als Darlehen mit Amortisationspflicht nach Inbetriebnahme zur Verfügung gestellt. Es ist also keine Zweckentfremdung in Sicht.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, diese Anträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Bundesrat Ogi: Ich weiss: Die Diskussionen sind lang, aber Ihre Entscheide sind bisher sehr, sehr gut ausgefallen, und ich möchte Ihnen dafür bestens danken. Sie haben sehr gut entschieden. Aber jetzt dürfen Sie nicht müde werden. Denn das, was Sie jetzt entscheiden, ist sehr wichtig.

Die Minderheit will die Bestimmung in den Beschluss A aufnehmen und festhalten, dass höchstens 25 Prozent aus Treibstoffzollmitteln finanziert werden dürfen.

Gegen die Aufnahme dieser Finanzierungsbestimmung in den Beschluss A spricht einmal die Kompetenzordnung der Bundesverfassung, die kein Finanzreferendum kennt. Die Festlegung eines Finanzierungsanteils gehört deshalb nicht in einen Bundesbeschluss, der dem fakultativen Referendum untersteht. Der Bundesrat meint deshalb mit Ueberzeugung – und das ist wohl stichhaltig, Herr Nationalrat Schüle –, dass diese Finanzierungsbestimmung in den Finanzierungsbeschluss C gehört.

Zu Herrn Fischer-Seengen: Wir manipulieren überhaupt nichts, sondern wir sind überzeugt, dass das richtig wäre. Es geht – wie Herr Biel gesagt hat – um ein Darlehen, das ja zurückbezahlt werden soll. Wenn Sie diesen Transfer – wie es Herr Bonny gesagt hat – vornehmen, wird die Abstimmung geprägt sein von der Frage und der Auseinandersetzung: Sind 25 Prozent zuviel, oder sind 25 Prozent zuwenig? Es wird so sein, wie bei einem Glas Wasser: Bei vielen ist ein Glas halbvoll – bei anderen ist es halbleer. Wir sollten mit Blick auf eine Abstimmung nicht das Hauptgeschäft, nämlich die Neat, durch eine Finanzdiskussion in den Hintergrund rücken.

Zum zweiten Punkt, zur Verwendung der Treibstoffzollmittel: Herr Scherrer, ich danke Ihnen für den Vorschlag, eine Schnellzugsvignette einzuführen. Ich muss gestehen: Wir haben die Idee bisher nicht gehabt. Aber wir glauben, dass wir vielleicht zur gegebenen Zeit auch den öffentlichen Verkehr etwas verteuern müssen.

Der Bundesrat weist in der Botschaft Ziffer 241.2 darauf hin, dass er in Ausschöpfung des rechtlich gegebenen Rahmens auch Treibstoffzollmittel heranziehen will und kann, wie die verschiedenen Gutachten ja zum Ausdruck gebracht haben. Massgebend dafür ist Artikel 36ter der Bundesverfassung. Die Mittelverwendung wird dann im Treibstoffzollgesetz und in der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge präzisiert. Aufgrund dieser Gesetzesbestimmung wurde die Anzahl abgeltungsberechtigter Züge in entsprechende Investitionsanteile umgerechnet. Daraus ergab sich, dass mehr als die Hälfte der gesamten Investitionssumme mit Treibstoffzollmitteln zu finanzieren wäre. Der Bundesrat wollte aber nicht so weit gehen und hat sich für 25 Prozent entschieden, und dies aus politischen Gründen und in der Erwartung, dass der kombinierte Verkehr in Zukunft einen höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad erreichen sollte. Das ergab bei einem Finanzierungsanteil von den ursprünglichen 10 Milliarden Franken die bekannten 2,5 Milliarden Franken. Heute werden Sie – so hoffe ich – 14 Milliarden Franken bewilligen. Dann würde der Anteil aus Treibstoffzollmitteln zwischen 3 und 4 Milliarden Franken betragen.

Noch zum Antrag, der Anteil des Ertrags aus Treibstoffzollmitteln solle 25 Prozent der Gesamtinvestition nicht überschreiten: Der Antrag geht – das ist, glaube ich, die Stossrichtung des Vorstosses von Herrn Nationalrat Fischer-Seengen – von einem Objektbezug aus. Diese Definition ist für den Bundesrat weder sinnvoll noch sachgerecht. Es ginge noch, wenn man sich über die Definition der anrechenbaren Kosten einig wäre. Seien wir doch ehrlich, Herr Nationalrat Fischer: Hier werden wir uns nie treffen, und deshalb sollte man Klarheit schaffen. Klarheit schaffen Sie, wenn Sie der Mehrheit der Kommission folgen und alle anderen Anträge ablehnen.

Grundsatzentscheid – Décision de principe

Präsident: Wir stimmen zuerst über den Grundsatz ab, ob die Finanzierungsfrage im allgemeinverbindlichen Beschluss A oder im nicht allgemeinverbindlichen Beschluss C geregelt werden soll.

Abstimmung – Vote

Für Regelung im Beschluss C	70 Stimmen
Für Regelung im Beschluss A	66 Stimmen

Präsident: Damit haben Sie den Antrag Fischer-Seengen zu Artikel 11 abgelehnt, wodurch der Eventualantrag Fischer-Seengen zu Absatz 1 entfällt.

Herr Friderici zieht den Antrag der Minderheit zu Absatz 3 zurück.

Ueber die übrigen gestellten Anträge werden wir bei Artikel 3 von Entwurf C entscheiden.

*Verschoben (siehe Entscheid bei Art. 3 von Entwurf C)
Renvoyé (voir décision à l'art. 3 du projet C)*

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... und dem nach Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung verwendeten Anteil des Ertrages der Treibstoffzölle.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... la part du produit des droits d'entrée sur les carburants utilisée conformément à l'article 36ter, 1er alinéa, lettre c, de la constitution.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Titel

Stab für die Kontrolle und Koordination

Abs. 1

Der Bundesrat setzt einen Stab für Kontrolle und Koordination ein.

Abs. 2

Der Stab hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Er überwacht die Planung, Projektierung und Ausführung sowie die Inbetriebnahme der neuen Linien;
- b. er überwacht die Kosten und Termine;
- c. er sorgt für die Koordination unter den Bahnen;
- d. er berät den Bundesrat und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und schlägt Massnahmen bei wesentlichen Abweichungen vor.

Abs. 3

Der Bundesrat regelt durch Verordnung die Zusammensetzung und die Aufgaben des Stabes.

Antrag Rüttimann

Abs. 1

Der Bundesrat setzt einen unabhängigen Stab für Kontrolle und Koordination ein. Im Stab sind Experten des Bau- und Finanzwesens vertreten.

Art. 14

Proposition de la commission

Titre

Etat-major de contrôle et de coordination

Al. 1

Le Conseil fédéral nomme un état-major de contrôle et de coordination.

Al. 2

L'état-major a notamment les obligations suivantes:

- a. il surveille la planification, l'établissement des projets, la construction et la mise en exploitation des nouvelles lignes;
- b. il surveille les coûts et les délais;
- c. il veille à la coordination entre les chemins de fer;
- d. il assiste le Conseil fédéral et le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie; il propose des mesures en cas de divergences importantes.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle par voie d'ordonnance la composition et les obligations de l'état-major.

Proposition Rüttimann

Al. 1

Le Conseil fédéral nomme un état-major indépendant de contrôle et de coordination. Des experts en matière de construction et de finances y sont représentés.

Titel – Titre

Angenommen – Adopté

Abs. 1 – Al. 1

Rüttimann: Der Bundesrat hat im Bundesbeschluss mit Recht und in weiser Voraussicht ein Koordinations- und Kontrollorgan vorgeschlagen. Wiederholt wurde behauptet, das Neat-Projekt sei das grösste vom Bund je in Angriff genommene Werk. 14 Milliarden sind tatsächlich für unser Volk und auch für uns eine grosse Summe zum Verdauen. Dazu wird noch die Verzinsung der Baukredite kommen, die Teuerung usw. Es wurde heute schon mehrmals Unvorhergesehenes erwähnt, so dass man mit Fug und Recht schlussendlich von einer Bau-summe von 24 Milliarden spricht. In den letzten 25 Jahren haben wir eine ganze Reihe von Grossprojekten erstellt, bei denen die Kostenschätzung, einmal abgesehen von der Teuerung, zum Teil böse danebengeraten waren, nämlich bis zu 400 Prozent. Insbesondere bei Tunnelbauten für Bahn und Strassen hat es wiederholt ein böses Erwachen gegeben, auch weil es einige geologische und in der Konsequenz auch finanzielle Ueberraschungen gegeben hatte. Aber auch bei Hoch- und Tiefbauten kam das vor. Erinnern Sie sich nur an das Schloss Prangins, wo sich die Kosten auf mehr als das Doppelte der vom Amt für Bundesbauten errechneten Summe belaufen werden. Aber auch andere Projekte der Neuzeit, das Centovalli-Loch oder Projekte der PTT, die zu lange weitergeschleppt wurden und Kosten verursacht haben, zeigen deutlich auf, dass sich die Bundesverwaltung nicht selbst kontrollieren kann. Der Bundesrat ist also gut beraten, wenn er sich mit Experten des Bau- und Finanzwesens umgeben will. Unsere Kommission hat nun einen Stab anstelle einer Kommission für Kontrolle und Koordination vorgeschlagen. Ich finde auch dies richtig, denn das Organ soll klein, aktionsfähig und effizient sein. Mein Anliegen ist nun, dass im Bundesbeschluss die Zusammensetzung des Stabes festgelegt wird, wie das der Bundesrat wollte, und zwar scheint mir, dass auf Bauseite auch Tunnel spezialisten beigezogen werden sollten. Mein zweites Anliegen ist – und dies scheint mir besonders wichtig –, dass dieser Stab von der Bundesverwaltung völlig unabhängig ist, dass also aussenstehende, eventuell sogar ausländische Experten und Spezialisten in dieses permanente Gremium berufen werden. Dies ist in keiner Weise ein Misstrauensvotum gegen die Bau- und Finanzfachleute des Bundes und seiner Regiebetriebe; es ist im Gegenteil als konstruktive Hilfestellung gedacht, denn bekanntlich sehen vier Augen mit verschiedener Optik mehr als nur zwei Augen mit der gleichen Optik. Es liegt in der Natur der Sache, dass von bundesinternen Experten eine drohende Fehlentwicklung länger verteidigt wird als von externen. Bei Projekten in der Grössenordnung der Neat müssen jedoch leise Anzeichen von Fehlentwicklungen, sowohl im bautechnischen wie im finanziellen Bereich, ausserhalb hierarchischer Abhängigkeit registriert und korrigiert werden. Anlaufstelle für Kurskorrekturen wird so oder so immer der Bundesrat sein. Mein Antrag bezweckt also in keiner Weise, gegen die Projektierungs- und Bauleitungsbüros des Bundes oder der SBB Misstrauen zu wecken, sondern einfach alles zu tun, um böse Ueberraschungen im Bauvorgang und in der Kostenentwicklung möglichst zu eliminieren. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Aux articles 14 et 15, nous réglons le contrôle et la coordination. Comme annoncé lors de l'entrée en matière, la commission vous propose, par 26 voix contre zéro, de garantir ce contrôle et cette coordination non pas par un comité mais par un état-major, nommé par le Conseil fédéral et subordonné au département compétent. Les obligations de celui-ci sont déterminées à l'alinéa 2. Cet état-major – je le précise – n'a pas de compétences propres de décision mais il surveille, d'une part l'Office fédéral des transports et, d'autre part, des planificateurs et les maîtres de l'ouvrage, c'est-à-dire les CFF et le BLS. Cet instrument de contrôle et de coordination nous semble des plus importants après les mauvaises expériences vécues, par exemple, sur la ligne du Centovalli. La décision de la commission a été prise d'ailleurs en parfait accord avec le Conseil fédéral.

La proposition de M. Rüttimann contient deux éléments nouveaux. D'abord que cet état-major doit être indépendant. Il est clair que, dans l'idée de la commission, cet état-major ne doit pas être composé de fonctionnaires ou de directeurs; ce doit être des personnes ne faisant partie ni de l'administration, ni des CFF ni du BLS. Quant à leur qualité, il est normal que cet état-major soit composé d'experts. Je vous propose donc de ne pas donner suite à la proposition Rüttimann étant donné que le texte de la commission suffit.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei den Artikeln 14 und 15 geht es um Kontrolle, Koordination und Aufsicht. Die Kommission hat Wert darauf gelegt, dass diese Kontrolle und die Koordination unabhängig ausgestaltet werden, dass dieses Organ ausserhalb der Linie anzusiedeln ist, dass der Bundesrat dieses Stabsorgan einzusetzen hat und dass man ihm – wie in Artikel 14 Absatz 2 ausgeführt – bestimmte, klare Aufträge erteilt. Wir teilen die Meinung, wie sie Bundesrat Ogi in der Eintretensdebatte bereits vertreten hat: Es soll ein wirksames Stabsorgan sein, es soll unabhängig, ja sogar bissig und beharrlich sein, es soll auch eine Frühwarnaufgabe haben. All dies fordern wir aus Erfahrungen bei anderen Projekten. Es soll eine wirksame Unterstützung für das Departement und für die Bahnträger sein.

Wir bitten Sie, dem Mehrheitsantrag der Kommission zuzustimmen und den Antrag Rüttimann abzulehnen, weil seine zusätzliche Formulierung in unserer Fassung enthalten ist. Es geht um Unabhängigkeit, und es ist selbstverständlich, dass Experten aus dem Bau- und Finanzwesen, aber vermutlich auch aus anderen Sparten in dieses Controlling-Organ aufgenommen werden.

Bundesrat Ogi: Die Formulierung des Antrages Rüttimann unterscheidet sich gegenüber dem von der Kommission vorgeschlagenen Wortlaut von Artikel 14 Absatz 1 dadurch, dass der Bundesrat einen «unabhängigen» Stab einsetzt.

Herr Nationalrat Rüttimann, dieser Begriff «unabhängig» ist in diesem Zusammenhang missverständlich. Wir müssen hier frei sein; wir müssen hier die besten Leute einsetzen können, ob sie aus der Verwaltung oder aus der Privatwirtschaft kommen. Wir müssen «bissige Leute» haben, die dieses Projekt begleiten. Die Verantwortung für das Gesamtprojekt liegt ja beim Bundesrat und nicht bei diesem Stab. Mit Hilfe eines Stabes kann aber der Bundesrat seine Kontroll- und Koordinationsfunktion besser wahrnehmen, er kann seine Führungsfunktion richtig wahrnehmen; zugleich kann er auch die Verwaltung entlasten. Dieser Stab muss jedoch dem Bundesrat unterstehen, andernfalls kann die Führung nicht ausgeübt werden. Zudem entsteht eine unklare Situation betreffend der Verantwortung. Dies ist aber in jedem Fall zu vermeiden.

Die Experten dieser Kontroll- und Koordinationsstäbe können nur in einem direkten Unterstellungsverhältnis im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur Verantwortung gezogen werden. Es liegt im Interesse von allen, dass der Bundesrat ein wirksames Führungsinstrument in die Hand bekommt. Mit einem sogenannten unabhängigen Stab ist dies jedoch zweifelhaft.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Rüttimann abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Rüttimann	15 Stimmen

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Der Stab für Kontrolle und Koordination ist dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement unterstellt.

Art. 15*Proposition de la commission*

L'état-major est subordonné au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

Angenommen – Adopté

Art. 16*Antrag der Kommission**Abs. 1*

.... ab 1992 jährlich über:

....

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16*Proposition de la commission**Al. 1*

.... en 1992, le Conseil

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17, 18*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

M. Jeanneret: Nous avons dit qu'il y avait deux articles auxquels nous accordions une importance essentielle, l'article 2bis et l'article 11. A l'article 11, la majorité du Parlement et le Conseil fédéral ont pris une décision parfaitement démocratique mais que nous considérons comme une fausse décision et nous espérons, parce que nous tenons à ce projet, qu'elle ne sera pas à la source d'un référendum. Nous ne sommes pas au vote final, nous attendons la décision du Conseil des Etats, et nous espérons que celui-ci pourra revenir à l'article 11 et le ramener dans l'arrêté A et non pas dans l'arrêté C. Donc pour l'instant nous ne voterons pas le projet tel qu'il est, mais nous ne nous y opposons pas.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

88 Stimmen

Dagegen

15 Stimmen

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

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

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Angenommen – Adopté

Art. 1*Antrag der Kommission*

.... Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Raron/Steg/Gampel Autoverladeeinrichtungen in Heustrich und im Rhonetal ausgedehnt und bis

Art. 1*Proposition de la commission*

.... reliant la région de Frutigen/Heustrich à la région de Raron/Steg/Gampel (raccordement automobiles à Heustrich et dans la vallée du Rhône; la

Angenommen – Adopté

Art. 2*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

115 Stimmen

Dagegen

10 Stimmen

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

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

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

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

.... ein Gesamtkredit von 14 Milliarden Franken (Preisstand 1991, Projektierungsstand 1989) bewilligt.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Züger**Abs. 1*

.... ein Gesamtkredit von 14.2 Milliarden Franken

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

.... global de 14 milliards de francs (aux prix de 1991 et en l'état du projet de 1989) est

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Züger**Al. 1*

Un crédit global de 14,2 milliards de francs

Abs. 1 – Al. 1

Züger: Kollege Grassi hat mir soeben mit der Erschiessung gedroht. Da ich mein Referat trotzdem halte, betrachten Sie mich bitte als Helden – trotz der vorgerückten Stunde.

Ich beantrage Ihnen, im Bundesbeschluss C den Kredit um 200 Millionen Franken aufzustocken. Warum? Sind 14 Milliarden Franken nicht schon genug? Die vorberatende Kommission und jetzt auch unser Rat mit seinen Beschlüssen zum Entwurf A haben zugunsten der Standortkantone ja bereits deutliche Verbesserungen angestrebt.

Mit der Ausweitung der Räume soll nicht nur den Ingenieuren mehr Spielraum für die definitive Festlegung und Ausgestaltung der Linienführung gegeben werden. Nein, damit soll in erster Linie den berechtigten Anliegen der betroffenen Kantone Rechnung getragen werden.

Mein Antrag betrifft konkret den Kanton Uri, also die Nord-Zufahrt zum Gotthard. Alle Ratsmitglieder wurden vor kurzem mit einer ausgezeichneten Stellungnahme der Urner Regierung bedient. Es wird darin eindrücklich festgehalten, wie wichtig die Verwirklichung der Urner Begehren und der umweltpolitischen Aspekte ist.

Ueber die enorme Belastung, die wir der Innerschweiz mit der Neat – nach der Gotthard-Autobahn – zumuten, braucht es keine grossen Worte mehr. Doch auch die Innerschweiz hat bisher immer, auch im Interesse des gesamten Landes, ihren Teil mitgetragen. Um so mehr scheint es mir absolut notwendig zu sein, bei der Neat die Urner Anliegen bestmöglich zu berücksichtigen.

Die Urner Stimmberechtigten haben vor zehn Tagen mit einer überwältigenden Mehrheit von 81 Prozent einer verkehrspolitischen Standesinitiative zugestimmt. Das zeigt überdeutlich, wie die verkehrspolitische Situation dort heute ist.

Die Urner Begehren bezüglich Neat sind dabei gar nicht so überrissen. Es geht – Sie können das der Stellungnahme der Urner Regierung entnehmen – neben der Frage des Basistunnel-Einstichs vor allem um zusätzliche Eindeckungen, teilweise Galerien.

Aufgrund des verabschiedeten Bundesbeschlusses A ist alles möglich. Und jetzt kommen wir wie bei anderen Sachen zur Crux: Für die Verwirklichung dieser Anliegen haben wir im Beschluss C nicht ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt. Wie ich mir von Kommissionsmitgliedern habe erklären lassen, hat man die gegenüber der Bundesratskonzeption zusätzlichen Vorhaben zu einem Mittelwert ins Bauprogramm aufgenommen. Das sind die sogenannten Reservebeträge im Anhang. Die Mittelwertannahme geht davon aus, dass nicht alles, was mit der geographischen Ausweitung der Räume ins Auge gefasst wird, dann auch effektiv realisiert wird. Das mag für alle anderen Gebiete eine plausible Begründung sein. Für den Kanton Uri bedeutet dies jedoch, dass statt 800 Millionen nur 600 Millionen Franken in der Gesamtreservesumme von 1400 Millionen Franken enthalten sind.

Da setzt mein Antrag an. Ich bin – nach der Debatte zum Beschluss A – zur festen Ueberzeugung gelangt, dass es eigentlich auch der Wille dieses Rates ist, die ausschliesslich umweltpolitisch begründeten Begehren der Innerschweiz auch zu verwirklichen. Also müssen wir ehrlicherweise im Beschluss C auch die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung stellen, sonst sind die Zusicherungen nichts wert. Mit der Aufstockung um 200 Millionen Franken – der Betrag kann aus den von der Verwaltung erarbeiteten Dokumenten abgeleitet werden – tragen wir dem Rechnung.

Ich bitte um Zustimmung zu meinem Antrag. Uri dankt Ihnen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La proposition de M. Züger n'est, à notre avis, pas conforme aux décisions que nous avons prises jusqu'à maintenant. A l'annexe de l'arrêté C, vous trouvez les chiffres que nous avons retenus et qui sont le résultat de décisions prises par le Conseil national. L'augmentation de 200 millions de francs nous semble totalement arbi-

traire. La réserve que nous avons prévue est suffisante. Je vous propose de vous en tenir aux 14 milliards en tout et de rejeter la proposition de M. Züger.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Es ist hier festzustellen, dass eigentlich alle Beschlüsse, die der Nationalrat gefasst hat, auch dem Kreditrahmen entsprechen, der auf Ihrer Fahne aufgeführt ist. Der Antrag Züger ist gut gemeint, aber nicht nötig. Es ist auch hier zu sagen, was ich bereits früher festgestellt habe: Alle Massnahmen, alle bautechnischen Aenderungen, die sich aufgrund von Abklärungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufdrängen, sind zu finanzieren, unabhängig davon, ob sie hier in diesem geschätzten Kreditrahmen enthalten sind. Es gibt also keine Benachteiligung des Kantons Uri. Alle erforderlichen Massnahmen und vor allem Schutzmassnahmen, die sich aufdrängen, sind zu treffen.

Wir bitten Sie, den Antrag abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Für die Strecke beidseits des Gotthards hat Ihre Kommission die Reserve bereits auf 1,4 Milliarden Franken (vgl. Anhang zum Bundesbeschluss) aufgestockt. Herr Züger möchte jetzt den Urnern – nur den Urnern, nicht auch den Tessinern – noch 200 Millionen Franken geben und so die Summe nochmals aufstocken.

Die 1,4 Milliarden Franken – Sie wissen es, Herr Züger, Sie sind Mitglied der Finanzdelegation, Sie sind Mitglied der Finanzkommission – wurden sorgfältig errechnet: Deshalb ist es jetzt nicht möglich zu sagen, wofür dann diese 200 Millionen Franken noch zusätzlich eingesetzt werden könnten. Wir wären nicht in der Lage, die Fragen der Finanzdelegation und die Fragen der Finanzkommission zu beantworten.

Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen und bei dieser Reserve von 1,4 Milliarden Franken zu bleiben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

87 Stimmen

Für den Antrag Züger

21 Stimmen

*Abs. 2 – Al. 2**Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Kommission*

Ein erster Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken

Berner-Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

.... 250 Millionen Franken

Planung Verbindung Ostschweiz

mit der Gotthardlinie

50 Millionen Franken

Art. 2*Proposition de la commission*

.... de 800 millions

Société du chemin de fer des Alpes bernoises

.... 250 millions de francs

Planification du raccordement de la Suisse orientale

à la ligne du Saint-Gothard

50 millions de francs

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je ferai seulement deux remarques: à l'article premier, nous avons voté un crédit global; pour chaque dépense, il faudra donc un crédit d'engagement. En ce qui concerne l'article 2, c'est le premier crédit d'engagement de 800 millions de francs que nous vous proposons dans le cadre de ce crédit global. L'augmentation de 100 millions de francs contient les 50 millions pour la planification du BLS et les 50 millions pour le raccordement de la Suisse orientale.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Artikel 2 umschreibt die Verpflichtungskredite. Sie haben gehört, dass wir die Kredite trancheweise freigeben, und wir haben nun die erste Tranche zu beschliessen. Der erste Verpflichtungskredit von 800 Millionen Franken wird von der Kommission vorgeschlagen. Er setzt sich wie folgt zusammen: 500 Millionen Franken für die Bundesbahnen – Projektbereinigung und Bauvorbereitung –, 250 Millionen Franken (aufgestockt) für die BLS – ebenfalls für

Projektbereinigung und Bauvorbereitung – und 50 Millionen Franken für die Planung der Verbindung zwischen der Ostschweiz und der Gotthardlinie.
Ich bitte Sie, den Beschlüssen der Kommission zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Berger, Blocher, Bonny, Cotti, Friderici, Giger, Wellauer)

Abs. 1

Die Ausgaben werden zu höchstens 25 Prozent aus

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Fischer-Seengen

Streichen

Antrag Schüle

Streichen

Art. 3

Proposition de la commission

Majorité

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Fischer-Seengen, Berger, Blocher, Bonny, Cotti, Friderici, Giger, Wellauer)

Al. 1

.... 25 pour cent au plus par

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Fischer-Seengen

Biffer

Proposition Schüle

Biffer

Präsident: Diese Diskussion ist bei Artikel 11 von Entwurf A bereits abgeschlossen worden. Die Streichungsanträge Fischer-Seengen und Schüle fallen infolge des dort getroffenen Grundsatzentscheids dahin.

Wir kommen zu den Abstimmungen. Ich schlage Ihnen folgendes Abstimmungsverfahren vor: Zuerst stellen wir in einer Eventualabstimmung den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen (dem sich die Minderheit Friderici aus dem Entwurf A angeschlossen hat) dem Antrag der Mehrheit und dem Antrag Schüle (aus Entwurf A) entgegen. Das Resultat stellen wir in definitiver Abstimmung dem Eventualantrag Scherrer aus dem Entwurf A entgegen. Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit/Schüle

77 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

45 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit/Schüle offensichtliche Mehrheit

Für den Eventualantrag Scherrer

2 Stimmen

Präsident: Damit ist Artikel 11 von Entwurf A in der Fassung der Kommission genehmigt.

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Anhang. Bauprogramm

Antrag der Kommission

Gotthard

....

Kantonsgrenze SZ/UR-Erstfeld

Erstfeld–Bodio (inkl. Basistunnel)

3 910 000 000

Bodio–Bellinzona

Bellinzona–Lugano

....

Reserve für Nordportal Basistunnel,

Abschnitt Tessin

1 400 000 000

Teuerung 1990/1991

1 200 000 000

Total Gotthard

9 700 000 000

Lötschberg

Projektierung

250 000 000

Basistunnel

1 990 000 000

....

Reserve für Vortunnel Nord,

Anschlussbereich Wallis

750 000 000

Teuerung 1990/1991

450 000 000

Total Lötschberg

4 250 000 000

Planung für die Verbindung

Ostschweiz–Gotthard

50 000 000

Kosten zum Preisstand 1991

und Projektierungsstand 1989

14 000 000 000

Antrag Züger

Gotthard

....

Reserve für Nordportal Basistunnel,

Abschnitt Tessin

1 600 000 000

....

Annexe. Programme de construction

Proposition de la commission

Saint-Gothard

....

Limite cantons SZ/UR-Erstfeld

Erstfeld–Bodio

3 910 000 000

(y compris tunnel de base)

Bodio–Bellinzona

Bellinzona–Lugano

....

Réserve pour l'entrée nord du tunnel

de base, tronçon Tessin

1 400 000 000

Rencherissement 1990/1991

1 200 000 000

Total Saint-Gothard

9 700 000 000

Loetschberg

Etablissement des projets

250 000 000

Tunnel de base

1 990 000 000

....

Réserve pour un avant-tunnel nord,

secteur de raccordement en Valais

750 000 000

Rencherissement 1990/1991

450 000 000

Total Loetschberg

4 250 000 000

Planification pour le raccordement

de la Suisse orientale

à la ligne du Saint-Gothard

50 000 000

Coûts totaux (prix de 1991,

état du projet 1989)

14 000 000 000

Proposition Züger

Saint-Gothard

....

Réserve pour l'entrée nord du tunnel

de base, tronçon Tessin

1 600 000 000

....

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
(Siehe Entscheid bei Art. 1 Abs. 1)
Adopté selon la proposition de la commission
(Voir décision à l'art. 1 al. 1)

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

96 Stimmen
9 Stimmen

Beschluss D (neu)

Antrag Bundi

Titel

Bundesbeschluss über den Güterfernverkehr

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

Ziff. I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 37 Abs. 3 (neu)

Der Bund trifft Massnahmen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.

Ziff. II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Arrêté D (nouveau)

Proposition Bundi

Titre

Arrêté fédéral sur le trafic marchandises à grande vitesse

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

Ch. I

La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 37 al. 3 (nouveau)

La Confédération prend des mesures en vue de délester les routes du trafic marchandises à grande vitesse.

Ch. II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Bundi: Angesichts des Zeitpunkts, zu dem wir hier beraten und der denkbar ungünstig ist, um über einen Bundesbeschluss zu beraten, wie ich ihn Ihnen vorgeschlagen habe, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Zurückgezogen – Retiré

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss den Seiten 1–3 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon les pages 1–3 du message

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 90.040

Postulat der Kommission

Alpentransit. Arbeitsprogramm

Postulat de la commission

Transit alpin. Programme des travaux

Wortlaut des Postulates vom 15. Februar 1991

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

Texte du postulat du 15 février 1991

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

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je le redis pour la dernière fois: l'exigence primordiale du transit alpin est sa réalisation dans les meilleurs délais. L'évolution du trafic marchandises nord-sud, les revendications de la Communauté européenne et la protection de l'environnement ainsi que le renchérissement en sont les principales raisons. Le postulat invite le Conseil fédéral à établir un programme de travail qui permette de réduire au maximum la durée de construction. La commission soutient ce postulat par 18 voix sans opposition. Je vous prie d'en faire autant en vous remerciant de votre collaboration lors des débats sur les trois arrêtés sur le transit alpin.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Mit diesem Postulat möchte die Kommission zum Ausdruck bringen, dass auf eine beschleunigte Verwirklichung dieses dringenden Alpentransitprojektes hingewirkt werden soll. Wir fordern mit diesem Postulat den Bundesrat auf, ein entsprechendes Arbeitsprogramm vorzusehen, mit dem Ziel, die Bauzeit auf ein Minimum zu reduzieren und alle möglichen Rahmenbedingungen, auch die gesamtarbeitsvertraglichen, auszuschöpfen.

Die Kommission hat dieses Postulat mit 18 zu 0 Stimmen beschlossen. Wir bitten Sie, diesen Beschluss ebenso einhellig zu treffen.

Zum Abschluss danke ich Ihnen für das Ausharren und die Beschlüsse, die Sie durchgehend im Sinne der Kommission gefasst haben.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist selbstverständlich bereit, dieses Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Ich danke Ihnen für die gute Arbeit und vor allem für die sehr guten Beschlüsse, die Sie gestern und heute gefasst haben. Mached so wyter! (Beifall)

Ueberwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 23.55 Uhr

La séance est levée à 23 h 55

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.03.1991 - 15:00
Date	
Data	
Seite	452-501
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 686

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.