

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag, 26. September 1991, Vormittag
Jedi 26 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1663 hiervor – Voir page 1663 ci-devant

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. **Zbinden** Paul, rapporteur: Nous arrivons à l'article 2bis qui traite entre autres des demandes de protection des zones habitées. La commission a été très divisée à ce sujet puisqu'elle a suivi le Conseil des Etats par 15 voix seulement contre 13.

De quoi s'agit-il? Le Conseil national avait exigé que les intérêts des cantons fussent sauvegardés d'une manière appropriée, notamment quant à la fixation des tracés qui devront ménager l'environnement. Il s'agit là d'un principe de base. Le Conseil des Etats a ajouté une exigence supplémentaire quant à la protection des zones habitées. Au Conseil des Etats, cette proposition avait été acceptée par 23 voix contre 9. Cette adjonction a son importance étant donné qu'elle permettrait d'exiger la construction de tunnels, de détournements ou d'autres mesures dans les zones habitées par lesquelles passerait le transit alpin le long des deux axes du Gothard et du Loetschberg et dans les cantons du Tessin et d'Uri pour le Gothard d'une part, les cantons du Valais et de Berne pour le Loetschberg d'autre part. Il faut avouer que nous ne connaissons pas les conséquences financières exactes de ces dispositions.

La majorité de la commission vous propose d'adopter la version du Conseil des Etats.

Schüle, Berichterstatter: Der Ständerat hat in Artikel 2bis festgehalten, dass den Anliegen der betroffenen Kantone nach «umweltschonender Linienführung» und «Schutz der Siedlungsräume im Rahmen der Planung und Realisierung der Werke» angemessen zu entsprechen sei. Der Ständerat hat den Schutz der Siedlungsräume *expressis verbis* aufgenommen, während wir in diesem Artikel 2bis (neu) eine «schonende Linienführung» stipuliert haben.

In der Kommission haben wir uns sehr ausgiebig über die Konsequenzen dieser Formulierung unterhalten. Der Bundesrat hat darauf hingewiesen, die Formulierung des Ständerates könnte den Appetit auf luxuriöse Projektverbesserungen wecken. Er hat uns ein Szenarium mit Kosten in Milliardenbeträgen vorgelegt, wenn dieser Artikel zu einer «Metroführung» des Alpentransits, zu einer Untertunnelung aller Ortschaften,

führen würde. Aufgrund von Maximalforderungen könnten dies 5 oder 6 Milliarden Franken an zusätzlichen Kosten sein. Wir waren in der Kommission anderer Meinung: Für uns müsste schon im Ausdruck «schonende Linienführung» dieser Schutz der Siedlungsräume in angemessener Weise mitberücksichtigt sein. Wir sehen in der Formulierung des Ständerates höchstens eine gewisse Klärung. Die ursprüngliche Formulierung des Nationalrates enthielt bereits dieses Element, das der Bundesrat als Gefahr für massive Verbesserungswünsche und massive Kostensteigerungen ansieht. Die Kommission hat mit 15 zu 13 Stimmen beschlossen, dem Ständerat zuzustimmen, nicht zuletzt auch in der Meinung, die Zahl der Differenzen nicht allzu gross bleiben zu lassen.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat lehnte im Ständerat diese Ergänzung des Artikels 2bis ab. Es geht hier um eine «umweltschonende Linienführung» und um den «Schutz der Siedlungsräume»; in der Fassung Nationalrat ging es um eine «schonende Linienführung». Der Bundesrat lehnt diesen Vorschlag des Ständerates vor allem wegen dem zweiten Punkt ab. Die Kommission Ihres Rates hat dann knapp mit 15 zu 13 Stimmen dem Ständerat zugestimmt.

Diese Formulierung ist unklar, und ihre Auswirkung ist nicht absehbar. Heisst es, die Umfahrung von Siedlungen? Heisst das, dass wir mehr Tunnels bauen müssen? Heisst das beispielsweise, dass der Kanton Uri unterfahren werden muss? Heisst das, dass wir praktisch eine Urner Neat-Metro bauen müssen?

Eines können Sie sicher sein: Die neue Fassung weckt hohe Erwartungen auf Untertunnelung oder Umfahrung jeder Siedlung, die vom Alpentransit berührt wird. In diesem Sinne ist diese Formulierung völlig unrealistisch und ebenso unverantwortlich.

Ich muss Ihnen klar sagen: Der Bundesrat könnte kein Gebot akzeptieren, neue Strecken überall so anzulegen, dass keine Siedlung mehr berührt werden darf. Sollte aber dieser Passus durchkommen und sollten dann entsprechende Massnahmen getroffen werden müssen, möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte sagen, dass dieser Passus Folgekosten in der Grössenordnung von 2 bis 3 Milliarden Franken haben wird. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass wir ein Umweltschutzgesetz haben, und in diesem Umweltschutzgesetz ist in Artikel 9 alles festgehalten. Sie wissen es: Es ist heute nicht mehr möglich, umweltfeindlich zu bauen.

Zum Schluss: Wir dürfen nicht nur eine Umweltverantwortung spüren, wir müssen auch eine Finanzverantwortung spüren. Und wir dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern wir müssen auch an den Betrieb der Zukunft denken. Deshalb darf dieses Fuder nicht überladen werden, und deshalb dürfen wir keine Erwartungen schüren, die dann nicht erfüllt werden können.

Ich bitte Sie, am Artikel 2bis, wie Sie ihn im März beschlossen haben, festzuhalten.

Bonny: Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich nach dem Bundesrat noch etwas sage.

In der Tat ist in der Kommission zu mitternächtlicher Stunde bei der Differenzenbereinigung ein Missgeschick passiert, indem kein Antrag gestellt wurde. Aber nachdem jetzt der Bundesrat Antrag stellt, möchte ich mich doch dazu äussern und Sie bitten – wie das Herr Bundesrat Ogi getan hat –, der ursprünglichen Fassung des Nationalrates zuzustimmen.

Wenn wir für die Neat etwas Gutes tun wollen, so müssen wir finanzielle Abenteurer vermeiden. Mit dieser Bestimmung zum Schutz der Siedlungsräume könnte zu Recht gefordert werden, dass praktisch überall dort, wo ein Siedlungsraum im Zusammenhang mit der Neat auftaucht, untertunnelt werden müsste. Die anfallenden Kosten von 2 bis 3 Milliarden Franken wurden von Bundesrat Ogi aufgezeigt.

Ich bitte Sie, der ursprünglichen Fassung Nationalrat zuzustimmen und nicht derjenigen des Ständerates.

Abstimmung – Vote

Für des Antrag des Bundesrates

93 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

14 Stimmen

Art. 3 Abs. 2, 3*Antrag der Kommission**Abs. 2**Mehrheit*

Festhalten

Minderheit

(Ammann)

Gemäss Ständerat, aber:

.... Erweiterungen in Richtung Chur sowie in den Raum

*Abs. 3**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Biel)

Streichen

*Antrag Columberg**Abs. 2*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag Giger**Abs. 2*

Streichen

*Antrag Bundi**Abs. 2*

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass ein Anschluss aus dem Raum Rheintal/Chur über die Surselva oder die Mesolcina sowie eine allfällige Erweiterung in den Raum Luino möglich bleibt.

*Antrag Portmann**Abs. 2*

Die Linie ist so zu konzipieren, dass ihre Vernetzung mit einer später allenfalls erforderlich werdenden Ostalpenbahn nicht verunmöglicht wird.

Art. 3 al. 2, 3*Proposition de la commission**Al. 2**Majorité*

Maintenir

Minorité

(Ammann)

Selon le Conseil des Etats, mais:

.... en direction de Coire, ainsi que dans les régions

*Al. 3**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Biel)

Biffer

*Proposition Columberg**Al. 2*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Giger**Al. 2*

Biffer

*Proposition Bundi**Al. 2*

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre un raccordement de la région Rheintal-Coire par la Surselva ou la Mesolcina ainsi qu'une éventuelle extension dans la région de Luino.

*Proposition Portmann**Al. 2*

La nouvelle ligne sera conçue de manière qu'elle puisse être reliée à un chemin de fer des Alpes orientales qui pourrait se révéler ultérieurement indispensable.

Abs. 2 – Al. 2

Ammann, Sprecher der Minderheit: Mein Antrag gibt mir Gelegenheit, einleitend meiner Anerkennung und Genugtuung über die positive Wende Ausdruck zu geben, die sich in diesem Transitdrama, das hier in mehreren Akten zur Uraufführung gelangt, abzeichnet.

Wir Ostschweizer wurden ja bisher vom Schicksal wahrlich nicht verwöhnt. Ausgehend vom stets unerfüllten Ostalpenbahn-Versprechen, über das Scheitern der Splügenbahn, über das Scheitern meines Konsensvorschlages «Lötschberg und Gotthard-Ost», sind wir nun auf dem harten Holzboden der helvetischen Realität angelangt. Mit dieser Zusatzbotschaft über die minimale Integration der Ostschweiz, wie sie in der Art einer «Lismete» in den ursprünglichen Beschlussentwurf eingearbeitet worden ist, hat der Bundesrat Wort gehalten.

Integrale Doppelspurausbauten im Rheintal, am Zürcher Seedamm sowie im Hirzeltunnel wären zwar durchaus gerechtfertigt gewesen. Trotzdem erkläre ich mich als St. Galler Parlamentarier als befriedigt. Es ist zweifellos richtig, für die Anschlüsse Zürichs und der östlichen und südöstlichen Ostschweiz im Dreieck Thalwil, Wädenswil und Littl/Baar eine gemeinsame, rationelle Lösung vorzusehen. Für einen Grossteil der Bevölkerung in unserer Region wird diese Ergänzung für eine Zustimmung zum Alpentransit-Beschluss entscheidend sein. Eine bessere, aber auch teurere Lösung der Ostschweizer Transitverkehrsprobleme kann dabei immerhin um eine oder vielleicht zwei Generationen hinausgeschoben werden; sie wird aber kaum hinfällig.

Das absehbare Ueberlaufen der Kapazitätslimiten der N 13 im St. Galler und Bündner Rheintal – bisher wurden doch alle Strassenverkehrsprognosen stets übertroffen – wird dazu führen, dass wohl schon in den ersten Jahren des nächsten Jahrtausends ernsthaft über eine direkte, normalspurige Bahnverbindung aus dem Raume Chur in den Raum Bellinzona gesprochen werden muss. Was liegt nun näher, als dies analog zur Option Luino in diesem Beschluss festzuhalten? Die Fassung des Ständerats bei Artikel 3 Absatz 2, die allfällige zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten in die Räume Surselva sowie Comer See vorsieht, kommt diesem Bedürfnis weitgehend entgegen.

Da ich mir zutraue, mögliche Zukunftsszenarien der Verkehrsentwicklung in etwa abschätzen zu können, beantrage ich Ihnen, gemäss Fahne weitgehend der Fassung des Ständerates zu folgen. Allerdings halte ich die Beschränkung dieser Option allein auf die Variante eines Mini-Ypsilons in Richtung Surselva für verfehlt. Betriebliche und topographische Probleme eines Vollausbaus in der Surselva haben mich veranlasst, die Bezeichnung «Surselva» durch «Chur» zu ersetzen. Das öffnet den Fächer möglicher Varianten bis in den Raum Thusis-Soazza (Misox) mit dem Basistunnel des sogenannten Spluga-Integrato. Wir sollten es meines Erachtens späteren Varianten- und Zweckmässigkeitsprüfungen überlassen, das günstigste Trasse zwischen Chur und Bellinzona zu definieren. So gesehen wäre es zumindest voreilig, zusätzlich 70 Millionen Franken für einen allfälligen späteren Anschluss Surselva im Gotthard-Basistunnel zu investieren.

Nicht unerwartet haben nun einige direkt betroffene Bündner Ratskollegen zur Feder gegriffen und mehr oder weniger zweckmässige Einzelanträge formuliert. Der beste – wen wundert's? –, von Fraktionskollege Bundi, erwähnt das Rheintal, die Surselva und das Misox, verzichtet jedoch auf die nun wirklich nicht zwingende Nennung des Comer Sees. Im Interesse einer speditiven Erledigung dieses Geschäftes und mit Rücksicht auf die direkt betroffenen Talschaften, vertreten durch Kollege Bundi, möchte ich seinem Antrag den Vortritt gewähren.

Ich ziehe deshalb meinen Minderheitsantrag zugunsten des Antrages Bundi zurück und bitte Sie, auch im Namen unserer Fraktion, diesem ebenfalls zuzustimmen.

Columberg: Zur Erläuterung meines Antrages muss ich eine Vorbemerkung anbringen. Seit 1878 wartet die Ostschweiz, vor allem der Kanton Graubünden, auf eine Ostalpenbahn.

Man hat dies zwar mehrfach versprochen, aber nie gehalten. Ich erinnere Sie an das Nein zum Splügen, zur Tödi-Graina-Bahn, zum Gotthard-Ost, zum Ypsilon und zum Panixer-Durchstich: also eine sehr stolze Parade der totalen Niederlagen.

Nun ist endlich die Stunde gekommen, um diesem Versprechen in einer Miniform zu entsprechen; deshalb die dringende Notwendigkeit einer Option, einer Option Ostschweiz, einer Option Graubünden. Es handelt sich nicht um unverschämte Forderungen, wie gestern ausgeführt wurde, sondern um wohlbegründete und berechtigte Anliegen. Nach den ständigen verkehrspolitischen Niederlagen müssen wir auf einer Kompensation mit Substanz beharren. Die Erwartungen nach einer Anbindung des östlichen Landsteils an eine leistungsfähige, internationale Linie werden einmal mehr nicht erfüllt.

Wir anerkennen zwar mit Dankbarkeit, dass der Bundesrat, dass insbesondere Herr Bundesrat Ogi, rasch gehandelt hat und die Vorlage jetzt mit der Hauptvorlage vorlegt. Wir sind dankbar für das Versprechen, wonach der Bund den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung tragen werde; für die Zusicherung des Bundesrates, er werde das Investitionsprogramm der Rhätischen Bahn wohlwollend prüfen; für die weitergehenden Zusicherungen von Herrn Bundesrat Ogi in der ständerätlichen Debatte, wonach diese Begehren in den kommenden Rahmenkreditvorlagen für die technische Verbesserung der konzessionierten Transportunternehmungen berücksichtigt würden, für die Erklärung, die mit der Erstellung des Bau- und Entlüftungsschachtes in Sedrun notwendigen Transporte würden mit der Bahn befördert werden, und für die Bereitschaft zu einer substantiellen Verbesserung der Bahnlinie Chur-Sedrun. Das ist ein ganz zentrales und projektbedingtes Anliegen, und darum ist vor allem Absatz 3 wichtig. Wichtig ist ferner auch der vollständige Ausbau des Bahnhofs Chur. Mit Genugtuung stelle ich fest, dass diese Anliegen gestern auf breite Unterstützung gestossen sind. Schliesslich darf ich daran erinnern, dass sich der Bundesrat bereit erklärt, die berechtigten Begehren nach einem Ausbau der Strassen ins Prättigau und in die Surselva zu prüfen und zu untersuchen, auf welche Weise die Anliegen des Kantons Graubünden berücksichtigt werden können.

Das Neat-Vorhaben soll nach dem Baukastensystem realisiert werden. Deshalb enthält das Konzept verschiedene Planungsoptionen, beispielsweise die Möglichkeit einer späteren Erweiterung der Gotthard-Basistransversale in Richtung Surselva, das heisst Trun-Chur, oder in den Raum Comer See und Luino. Diese Vorhaben sind Ihnen bestens bekannt, und ich verzichte deshalb auf lange Ausführungen.

Kurz und knapp zusammengefasst geht es darum, die Möglichkeit einer allfälligen Realisierung des Mini-Ypsilons dieses Ostalpenbahn-Anschlusses und im Süden des Spluga-Integrato nicht zu verbauen. Es geht nicht um einen Baubeschluss, sondern um die Offenhaltung von Möglichkeiten. Deshalb hat der Ständerat diesem Anliegen oppositionslos zugestimmt. Ferner hat Herr Bundesrat Ogi ausdrücklich erklärt, es sei auch vernünftig, die Möglichkeiten für Erweiterungen von Bellinzona Richtung Luino und Richtung Comer See offenzuhalten. Diese Anliegen werden übrigens von der Bündner Regierung und – nach verschiedenen Besprechungen – auch von der Bündner Delegation unterstützt. Wir sollten jetzt keine unnötigen Differenzen zum Ständerat schaffen, und ich bitte Sie, der Lösung des Ständerates zuzustimmen.

Nun entstand noch eine Diskussion über die Kostenfolgen. Gewisse Kreise behaupten, die Offenhaltung einer allfälligen späteren Erweiterung in Richtung Surselva verursache praktisch keine oder nur minimale Mehrkosten. Zusätzliche Kosten ergeben sich erst bei einer dreispurigen Führung der neuen Hauptlinie. Es geht um eine Ausbuchtung von rund 500 Metern Länge. Das Departement geht von 70 Millionen Franken aus. Aufgrund verschiedener Besprechungen mit Fachleuten halte ich diese Zahl für zu hoch. Unser parlamentseigener Experte, Herr Paul Schmidhalter, rechnet beispielsweise mit 30 Millionen Franken. Zudem könnte diese Ausbuchtung als Werkstatt benützt werden. Der zusätzliche Aufwand kann deshalb sehr klein gehalten werden.

Im Sinne des Baukastenprinzips bitte ich Sie, eine allfällige Er-

weiterung in Richtung Surselva sowie in den Raum Luino und in den Raum Comer See offenzuhalten und dem Ständerat und dem Bundesrat zuzustimmen.

Giger: Ich stelle den Antrag, Artikel 3 Absatz 2 zu streichen.

Ich mache eine allgemeine Bemerkung: Ich habe den Eindruck, dass uns mit der Differenzbereinigung zum Alpentransit eine Vorlage überwiesen wurde, welche mit seinerzeitigen Neat-Vorlage überhaupt nichts mehr gemeinsam hat. Das Fuder ist – wie Bundesrat Ogi jeweils in der Kommission zu sagen pflegte – mehr als überladen. Das Schweizer Volk wird dieses Mammutprojekt in der heutigen Grösse nicht goutieren. Ich hatte gehofft, über das Wochenende einen Anruf von Bundesrat Ogi zu erhalten mit dem Ersuchen, ich solle doch wieder auf den Splügen zurückkommen und Antrag stellen; Sie wären übrigens in guter Gesellschaft. Von allen Seiten bin ich angegangen worden – schriftlich und mündlich, oft sogar aus dem Rheintal –, man möge doch in Anbetracht dieser ausweglosen Situation wieder auf den Splügen zurückkommen. Ein bekannter Jurist aus Chur hat mir gestern geschrieben, er habe mir einen Vorschlag für die Abstimmungskampagne. Er schlägt vor: «Milliarden sparen, Splügen fahren».

Ich frage mich, was aus diesem für mich ohnehin nie befriedigenden Vorschlag geworden ist: ein eisenbahntechnisches Monster mit Kostenfolgen, die nicht mehr überschaubar sind. Wie heisst es doch so schön in Goethes «Zauberlehrling», Herr Bundesrat? «Die Geister, die ich rief, werd' ich nun nicht los.» Die Netzvariante, mit der man es der Mehrheit der Schweizer recht machen wollte, hat offenbar nicht hingehauen. Die Begehrlichkeiten der Anrainer von Gotthard und Lötschberg, das laufende Nachrüsten, gehen ins Unermessliche. Nachdem Sie glaubten, Herr Bundesrat, die Ostschweizer mit einem Zwitter befriedigen zu können, fahren wir im Alpentransit heute komplett neben den Geleisen.

Wo liegen denn die ursprünglichen Ziele unserer Neat? Die Funktion ist doch eindeutig klar: Im Rahmen des internationalen Verkehrs hat sie den Nord-Süd-Transit sicherzustellen. Eine nationale Aufgabe ist es, das schweizerische Bahnnetz mit dem europäischen zu verknüpfen. Dass die Alpentransversale auch dem innerschweizerischen Verkehr, der Anbindung von Tessin und Wallis, zur Verfügung stehe, sei gewissermassen eine glückliche Fügung, schrieb die «NZZ» vorgestern. «Weil der Bundesrat glaubte, zur Abgeltung des unerfüllten Ostalpenbahn-Versprechens der Ostschweiz etwas anbieten zu müssen, wurde in aller Eile das Anschlussprojekt Ostschweiz zusammengeschustert», steht weiter zu lesen. Ich gehe mit dieser Beurteilung weitgehend einig.

Heute werden Versprechen nach allen Seiten hin gemacht. Der ruhelose und unselige Geist des Bündner Ypsilons feierte Auferstehung und hat offenbar den Ständerat belämmert. Dabei steht im Zusatzbericht Ypsilon vom Dezember 1990, die bautechnischen Konsequenzen eines neuen Anschlussbauwerkes, das die Anfahrt aus dem Surselva-Tunnel sowohl nach Süden wie nach Norden erlaubt, seien noch kaum überblickbar. Weiter steht, es ergebe sich aber ein Konflikt mit der Kapazität auf den südlichen Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel. Sie werde nach dem Konzept des Bundesrates für die Hauptaufgabe der Gotthard-Neubaustrecke voll ausgeschöpft. Das soll nun auf einmal nicht mehr gelten! Dabei diskutiert man immer noch, ob am Gotthard eine Doppelspuröhre oder zwei bis drei Einspuröhren gebaut werden sollten. Mich erstaunt auch, wie auf einmal 75 Millionen Franken mehr oder weniger für diese Ausbuchtung keine Rolle mehr spielen. Kommt dazu: Nach den neusten Erkenntnissen werden lange Tunnels von 50 Kilometern Länge aus bautechnischer und betrieblicher Sicht immer mehr angezweifelt. Der Wagenbrand der S-Bahn in Zürich-Stadelhofen sitzt uns, d. h. den SBB, immer noch tief in den Knochen.

Beim Spluga-Integrato – Herr Ammann hat ihn bereits erwähnt – würde die Möglichkeit bestehen, den Tunnel in drei Sektoren aufzuteilen. Das brächte bautechnisch und von der Sicherheit her sehr grosse Vorteile. Nach Professor Zierl – er wird ja auch im Zusatzbericht Ostschweiz zitiert – wären wir heute in der Lage, für 3 Milliarden Franken – ich wiederhole: für 3 Milliarden Franken – einen Basistunnel durch den Splügen zu reali-

sieren, d. h. mit den Zulaufstrecken ab Sargans bis Comer See. Ich möchte das Herr Bundesrat Ogi zu bedenken geben.

Als letztes möchte ich erwähnen, dass am Brenner – nach Professor Zierl – in Sachen Basiserschliessung immer noch überhaupt nichts geht. Bei der Variante Gotthard ist man doch davon ausgegangen, dass der Brenner dannzumal in Betrieb sein werde, dass also in der Ostschweiz keine Bahn gebaut werden müsse. Die Vorgaben stimmen heute einfach nicht mehr. Ich könnte noch mehr Argumente anführen, welche gegen den Gotthard und vor allem gegen den Lötschberg sprechen.

Bei der Variante Splügen hat man damals von zu einseitigem, regionalem Interesse gesprochen. «Regionales Gemotze» stand in der «Freiburger Zeitung» in bezug auf meine Person, in bezug auf meinen Antrag. Ich frage den Bundesrat: Wo in der Schweiz sind bei diesem Neat-Jekami keine regionalen Interessen im Vordergrund gestanden?

Ich habe den Eindruck, dass die anfängliche Alpentransit-Euphorie einer allgemeinen Ernüchterung – ich möchte sagen Resignation – gewichen ist. Es zeigt sich immer mehr, dass der Bundesrat mit der Netzvariante nicht den Stein der Weisen gefunden hat. An diesem Netz wird an allen Ecken und Enden gezogen, bis es zu zerreißen droht und die ursprünglichen Projekte hindurchfallen.

Ich mache – wie gesagt – die interessante Feststellung, dass die von Gotthard und Lötschberg geblendeten – besser gesagt: verblendeten – Splügeranhänger sich langsam wieder ans Tageslicht wagen und sich neu zu orientieren versuchen. Sogar in diesem Parlament darf ich diese erfreuliche Feststellung machen. Der Grund liegt einerseits darin, dass sich der Alpentransit zu einem finanziellen Trauerspiel entwickelt hat; zum andern, dass sich das europäische Verkehrs- und Transportwesen in letzter Zeit derart verändert hat, dass nur die fortschrittlichste Lösung die Verkehrsprobleme der Zukunft zu meistern vermag.

Zum Abschluss möchte ich festhalten, dass ich mir die Verkehrszukunft der Ostschweiz nicht mit Bastlerarbeit – damit meine ich die Option Ypsilon – verbauen lasse. Ich lehne deshalb Artikel 3 Absatz 2 ab – inklusive Luino.

Selbst bei Absatz 3 handelt es sich doch um eine schlechende Sanierung der RhB-Strecke in der Surselva auf Kosten der Neat. Ich sehe nicht ein, warum das Aushubmaterial dort abgeführt werden muss. Wenn man die Topographie dieser Talsenke kennt, sieht man, dass sogar topographische Verbesserungen mit diesem Material gemacht werden könnten. Mir scheint – hören Sie gut zu, Herr Bundesrat – das Bündner Wappentier bekommt langsam goldene Hörner.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zu folgen und Artikel 3 Absatz 2 abzulehnen.

Bundi: Mein Antrag stellt den Versuch dar, einen Ausweg zu finden, nachdem die Kommission die Fassung des Ständerates abgelehnt hat. Es ist ein Antrag, zu dem eigentlich Herr Kollege Giger aufgrund seiner Ausführungen, die er am Anfang gemacht hat, auch stehen könnte.

Der Antrag ist eine Planungsabsichtserklärung. Er verursacht keine Mehrkosten beim Alpentransit-Paket. Er verlangt lediglich, dass beim Bau der Neat-Hauptachse, bei der Gotthardlinie also, keine Präjudizien geschaffen werden, die einen späteren Anschluss einer Verbindung von Chur her behindern. Es geht also darum, dass bei der Konzipierung der Hauptlinie mögliche spätere Anknüpfungen von SBB-Linien im Tunnelinnern, bei Biasca oder Bellinzona, gewährleistet werden. Diese Disposition ist unerlässlich, damit später je nach Bedarf von Chur aus eine neue Linie über die Surselva oder über das Hinterrheingebiet und die Mesolcina an die Gotthardlinie angeschlossen werden kann.

Die sogenannte Ostschweiz – mit Ausnahme von Graubünden – ist gewiss im Rahmen der Zusatzbotschaft gut berücksichtigt worden. Was dem Kanton Graubünden zugeordnet ist, betrifft aber weitgehend Dinge, die im Rahmen des Investitionsprogrammes der Rhätischen Bahn ohnehin schon zur Hauptsache vom Bund mitfinanziert werden oder die als Selbstver-

ständigkeit zur Baustellenerschliessung des Gotthardtunnels gehören.

In diesem Zusammenhang muss ich doch auf die Ausführungen von Herrn Kollege Biel von gestern zurückkommen, die meines Erachtens ungeheuer übertrieben waren, indem er es so dargestellt hat, wie wenn man dem Kanton Graubünden was weiss ich für Geschenke machen würde. Bitte schön: Wenn man das Ganze aufrechnet, so sind es in Tat und Wahrheit lediglich 15 Millionen Franken, die man dem Kanton Graubünden zukommen lässt. Das ist der Betrag, den man im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofes Chur zusätzlich gibt.

An die Adresse von Herrn Kollege Titus Giger noch folgendes: Die Baustellenerschliessung in der Surselva ist nichts anderes als ein Nebenbestandteil des Gotthardtunnels. Möchten Sie denn verlangen, dass dieses gesamte Aushubmaterial, das durch die Schächte zutage gefördert wird, über die Strasse weggeführt werden sollte? Das liegt doch heute überhaupt nicht im Interesse der Öffentlichkeit und würde absolut nicht zu dieser Vorlage passen.

Mein Antrag ist offen formuliert. Priorität sollte in diesem Zusammenhang einer Linienführung durch das Bündner Oberland zukommen, von wo aus mehr als ein Anschluss an die Gotthardachse denkbar ist. Die konzeptionelle Einbindung dieser Linie im Tunnelinnern ist ohne Mehrkosten möglich, wie das im Ständerat ausgeführt worden ist.

Eine verbesserte Bahnerschliessung der Surselva mit einer SBB-Linie wird in Zukunft auch deshalb erforderlich und gerechtfertigt sein, weil die Bündner Regierung bereits beschlossen hat, auf eine vorgesehene Schnellstrasse – eine Schnellstrasse, die entlang der berühmten Rheinschlucht geführt hätte – zu verzichten.

Interessierte Kreise drängen aber immer noch auf den Ausbau dieser Strasse. Durch den Verzicht auf diesen Ausbau und damit auf einen Gesamtaufwand von zirka 1 Milliarde Franken wird viel Geld, vor allem für den Bund, eingespart. Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi doch bitten, diesen Gesichtspunkt auch mitzuberücksichtigen. Wenn diese neue Schnellstrasse gebaut werden müsste, so würde das für den Bund Hunderte von Millionen Franken Mitbeteiligung bedeuten. Das ist ein grosser Posten, der hier eingespart werden kann, um so mehr müssen die Möglichkeiten des öffentlichen und umweltgerechten Verkehrs durch diese Talschaft gefördert werden.

Es war ein unbestrittenes Anliegen, dass die Alpentransitlinie so konzipiert wird, dass sich das übrige Eisenbahnnetz möglichst gut einfüge. Nachdem eine Linienführung Nord-Süd durch den Osten unseres Landes – mit dem Ostalpenbahnversprechen von 1878 zwar zugesichert, aber nie eingelöst – heute politisch leider wiederum nicht realisierbar ist, meinen wir, dass uns mindestens für die Zukunft noch eine Option offengelassen werden muss. Im Sinne des Baukastensystems muss ein allfälliger Anschluss von Chur aus offenstehen: Was dem einen recht ist, soll auch dem anderen billig sein; was im Einzugsgebiet der Lötschberg-Simplon-Linie im Bundesbeschluss ausdrücklich vorgesehen ist, soll konzeptionell für Graubünden hinsichtlich der Gotthardstrecke auch gewürdigt und anerkannt werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Portmann: Dieser Antrag ist die milde Form für die sachlich begründete Option Graubünden. Es wäre ein unverzeihlicher Fehler, eine Eisenbahn-Alpentransversale durch die Alpen von Norden nach Süden zu konzipieren, ohne eine Vernetzungsmöglichkeit für den wachsenden Transitbedarf Mittel- und Osteuropas zu schaffen. Wenn Graubünden und mit ihm Ständerat und Bundesrat einen verhängnisvollen Fehler bei der Konzeption der Eisenbahntransversale vermeiden wollen, dann machen Sie mit! Sie fallen damit nicht in kleinlichen Regionalismus, wie das gestern Kollege Biel meinte! Sie sorgen dafür, dass die jahrhundertteure Eisenbahn-Alpentransversale auf den Stand der Zeit kommt. Eine hinter den Bedürfnissen der Zeit zurückbleibende Alpentransversale wäre kein nationales Werk. Auch eine Eisenbahn-Alpentransversale muss vernetzbar bleiben, so wie das die Strassenstränge über und durch die Alpen sind. Es ist nicht so, wie Kollege Zwygart meinte, dass eine Eisenbahn-Alpentransversale ihren Namen

nur verdiene, wenn sie direkt von einem Nord- zu einem Südpunkt führe. Eine solche Nord-Süd-Achse – ohne Weitblick nach Mittel- und Osteuropa – wäre eine kurzsichtige Lösung. Herr Biel verzeichnete gestern den Willen Graubündens mit Sarkasmus. Graubünden will mit seiner Option, dass der Güterverkehr, der von Mittel- und Osteuropa nach Süden peilt, bzw. dass der Güterverkehr, der vom Süden nach Ost- und Mitteleuropa drängt, auf die Schiene, auf die Alpentransversale, eingeschleust wird. Graubünden will diesen Transitverkehr nicht auf seinen Strassenachsen nach Süden und nach Norden haben, so wie das kein anderer Kanton der Schweiz möchte. Das ist keine Sonderforderung Graubündens, sondern ein nationales Anliegen!

Kollege Bircher hat gestern redlich dargestellt, dass Graubünden die Option auf Vernetzung des Verkehrs auf der Eisenbahn-Alpentransversale von Mittel- und Osteuropa nach Süden und umgekehrt im nationalen Interesse erhebt.

Kollege Biel übersieht die Zusammenhänge, wenn er meint, Graubünden versuche etwas Sachfremdes zu ertrotzen, weil es sonst von der Eisenbahn-Alpentransversale nichts erhalte. O nein! Graubünden erhält etwas, den Tunnelaushub! Graubünden muss mit diesem Schutt fertigwerden, es muss diesen Tunnelabfall 50 Kilometer nach Norden, nach Chur, transportieren, auf dem Trasse der Rhätischen Bahn. Und von Chur aus muss dieser Schutt weiter nach Norden verteilt werden. Aus diesem Grund, wegen dem Umschlag des Tunnel schuttes auf dem Bahnhof Chur, muss der Bahnhof Chur saniert werden. Das, Kollege Zwygart, ist kein Geschenk! Das sind Erschliessungskosten, das sind keine Zusatzwünsche. Solche Erschliessungskosten würden auch dann anfallen, Herr Scherrer, wenn der Tunnelaushub mit Lastwagen nach Italien verfrachtet würde!

Der einzige Wunsch Graubündens ist, den kommenden Transitverkehr von Mittel- und Osteuropa nach Süden und von Süden nach Mittel- und Osteuropa mit der Eisenbahn-Alpentransversale zu vernetzen. Das kostet 70 Millionen Franken. Herr Bundesrat Ogi hat gestern erklärt, die Option Graubündens mitsamt der Sanierung des Bahnhofes Chur sei sinnvoll und nötig, sie verursache geringe, sofortige Mehrkosten. Die Option Graubünden überladet also nicht, sie ist eine sachgerechte Ergänzung der Eisenbahn-Alpentransversale. Diese Erklärung, die Bundesrat Ogi gestern abgegeben hat, verpflichtet mich, meinen milderer Antrag zugunsten des Antrages Columberg, das heisst zugunsten der ständerätlichen Lösung, zurückzuziehen.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie dem Bundesrat und dem Ständerat zu, nicht der Mehrheit der Kommission!

Bonny: Die freisinnige Fraktion lehnt den Absatz 2 mit wenigen Gegenstimmen, also praktisch einstimmig, ab. Bei Absatz 3 ist sie bereit, der ständerätlichen Version zuzustimmen. Dagegen lehnen wir den Antrag Bundi ab – der Antrag Portmann besteht ja nicht mehr.

Folgendes zur Begründung: Wir haben gestern von Sündenfällen gesprochen. Ich glaube, dass Absatz 2 einer ist. Hier geht man nun eindeutig zu weit, das hat mit der Alpentransversale nichts mehr zu tun. Ich erinnere daran, dass in unserer Kommission auch von bundesrätlicher Seite erklärt wurde – es ging um einen Antrag Columberg –, dass dieser Anschluss im Gotthard-Basistunnel technische Schwierigkeiten bereite. Bei der letzten Beratung wurde nochmals bestätigt, dass es zu einer Verzögerung der Fahrgeschwindigkeit auf der Gotthard-Basislinie käme.

Zu Absatz 3: Wir haben Verständnis dafür, dass die Probleme, die sich beim Bau der Gotthard-Basistunnellinie in diesem engen Tal ergeben werden, möglichst umweltschonend gelöst werden müssen, deshalb stimmen wir dem Absatz 3 zu.

Bei Absatz 2 ist übrigens weiter zu beachten, dass eine allfällige Erweiterung in den Raum Comer See auch ein finanzielles Abenteuer wäre. In der Kommission hat Bundesrat Ogi die möglichen Mehrkosten mit 5 Milliarden Franken beziffert. Das zeigt Ihnen, dass wir hier in eine Richtung gehen würden, die nicht zu verantworten wäre.

Nachdem wir in der freisinnigen Fraktion auch kleine Minderheiten respektieren, darf ich Ihnen vorschlagen, dass Kollege

Bezzola die Fortsetzung übernimmt. Er wird so ziemlich genau das Gegenteil von dem erzählen, was ich gesagt habe.

Bezzola: Ich bitte Sie, der Fassung gemäss Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Vorerst aber einige Worte zu den oft zitierten «Geschenken» an den Kanton Graubünden. Kollege Giger, es geht nicht um die Vergoldung der Hörner unseres Wappentieres, sondern es geht um die Lebensdauer unseres Wappentieres. Kennen Sie die Verhältnisse auf dem Bahnhofareal Chur? Es geht um den Ausbau des Zusammenschlusses der SBB mit den drei RhB-Linien; es geht um die Trennung von Schiene und Strasse; es geht schliesslich um die Einbindung des Knotens Chur in das Gesamtnetz. In bezug auf die Kosten müsste der Bund zusätzlich lediglich den Kantonsanteil übernehmen und nicht 300 Millionen Franken, wie das immer erwähnt wird.

Warum hat der Ausbau der Surselvalinie nichts mit Geschenken zu tun? Die sommer- und wintersichere Erschliessung einer Grossbaustelle, die Versorgung und Entsorgung im Gebirge sind immer mit sehr hohen Kosten verbunden. Der Ausbau der RhB-Linie in die schlecht erschlossene Region Surselva ist deshalb in erster Linie eine Erschliessung der Hauptbaustelle in Rueras.

Nun zu den allfälligen Erweiterungen in die Räume Comer See und Surselva: Es wäre für mich unverständlich, wenn man sich bei diesem Jahrhundertwerk, bei diesem Projekt von europäischer Bedeutung diese möglichen Erweiterungen, die Erschliessung weiterer Regionen unseres Landes, aber auch unseres südlichen Nachbarlands, verbauen würde. Die Voraussetzungen für allfällige spätere Erweiterungen müssen jetzt zusammen mit dem Alpen transit-Projekt geschaffen werden. Mit der Erweiterung in den Raum Comer See könnten nämlich die südlichen Teile des Kantons Graubünden – Bergell, Puschlav und Engadin – sowie in Norditalien die Regionen Chiavenna, Veltlin und Lombardei zusätzlich erschlossen und an das Neat-Netz angeschlossen werden. Selbstverständlich dürfte dieser Anschluss nicht allein auf Kosten unseres Landes gehen.

Ich bitte Sie, auch aus diesen längerfristigen Ueberlegungen, der Fassung gemäss Ständerat zuzustimmen.

M. Carobbio: L'article 3, alinéa 2, a été voulu par la commission afin qu'une solution au trafic de marchandises, acheminé par le nouveau tunnel ferroviaire du Gothard dans la région de Bellinzone-Lamone, soit trouvée. En effet, lors de l'examen du projet du Conseil fédéral, il est apparu évident que la ligne ferroviaire Lamone-Chiasso, même améliorée, ne pourra pas à elle seule assurer en même temps le trafic de marchandises de transit, le trafic de voyageurs international et le trafic régional. Il fallait donc envisager deux voies d'accès, l'une vers Chiasso et l'autre vers Luino, cette dernière à réserver essentiellement au trafic de marchandises; telle est l'origine du libellé de l'article en discussion que nous avons approuvé lors de la première lecture du projet. L'option Luino sera à réaliser après études et surtout après des contacts avec l'Italie, elle-même intéressée à une telle solution. Celle-ci, une fois réalisée – et j'espère que ce sera le cas – permettra de relier l'axe du Gothard de la nouvelle transversale alpine avec celui du Loetschberg dans la région de Novare. C'est une option qui, à mon avis, est assez importante et intéressante, et même indispensable pour le projet de nouvelles transversales alpines.

Mais depuis nos délibérations, l'article en discussion a été chargé d'autres options, avant tout par le Conseil des Etats avec celle de Surselva et celle du lac de Côme, des options de nature complètement différentes de celle de Luino. Comme si cela ne suffisait pas, nous sommes en présence aujourd'hui d'autres propositions qui, en partie, tendent à compliquer le problème et surtout risquent de donner l'impression que l'on veut charger trop le bateau.

Quant à la proposition Giger qui pratiquement demande de revenir à la proposition initiale du Conseil fédéral, elle va dans le sens de ne plus maintenir l'option vers Luino. Le groupe socialiste et moi-même personnellement comme tessinois vous demandons fermement de maintenir cette option et de repousser la proposition Giger. Son acceptation aurait comme résultat

tat d'amputer le projet de nouvelles transversales alpines d'une option fondamentale pour l'accès au tunnel que l'on prévoit de construire. Renoncer à l'option de Luino reviendrait à créer à Bellinzzone et dans le sud du Tessin des situations insoutenables, vu que tout le trafic devra être acheminé vers Lugano-Chiasso. Le résultat serait une solution incomplète et lacunaire, et une pénalisation du trafic régional qui devrait emprunter la route, hypothèse à mon avis incompatible avec le but même de l'oeuvre sur laquelle nous sommes en train de nous déterminer, tel que précisé à l'article premier.

Enfin, j'ajouterai que notre groupe partage l'avis de renoncer à l'option du lac de Côme qui ne fait que charger inutilement le projet et qui introduit de toute façon des variantes en contradiction avec les priorités, à savoir celles d'assurer des voies d'accès sûres, réalistes et réalisables au tunnel du Gothard. Quant à l'option Surselva, nous pouvons l'admettre dans la mesure où elle laisse la possibilité aux Grisons d'avoir une future liaison avec l'axe du Gothard, donc dans la mesure où elle ne constitue pas pour le moment une surcharge du projet global.

Entre les diverses variantes en discussion – celle du Conseil des Etats, celle de M. Columberg et celle de M. Bundi – le groupe socialiste donne sa préférence à la dernière parce qu'il la considère comme la plus souple.

En conclusion, je vous invite donc à vous en tenir à notre première décision, c'est-à-dire à maintenir l'option de Luino, et tout au plus à admettre une option qui concerne le canton des Grisons dans la variante proposée par M. Bundi.

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 3, alinéa 2, il s'agit de savoir quelle option nous voulons introduire pour le Gothard. Le Conseil national avait laissé ouverte l'option Luino, pour les raisons suivantes: si le trafic marchandises et voyageurs augmente considérablement, il faudra éventuellement, plus tard, scinder l'issue vers Milan entre Chiasso, d'une part, et Luino, d'autre part. Cette option a été retenue pour répondre aux besoins du trafic Nord-Sud et rien d'autre.

Le Conseil des Etats a ajouté deux options supplémentaires que la majorité de la commission considère comme n'ayant aucun rapport direct avec le transit alpin. Il s'agit des deux options de la Surselva – c'est-à-dire l'issue vers le canton des Grisons. Pour cela, il y aurait lieu d'élargir le tunnel du Saint-Gothard sur une distance d'environ 500 mètres, pour un coût d'environ 70 millions. On revient ici avec l'idée du mini-Y qui coûterait bien davantage. La commission, par 20 voix contre 6, vous invite à rejeter cette extension vers les Grisons prévue par le Conseil des Etats.

La proposition de la Chambre haute va encore plus loin. En effet, elle veut ouvrir l'option du lac de Côme. Au début, je croyais qu'il s'agissait de la ville de Côme, qui vient tout de suite après Chiasso. Cependant, un examen de la carte permet de savoir quelle serait l'option du lac de Côme, qui ouvrirait une issue supplémentaire vers le sud, à travers le lac de Côme. Les coûts d'une telle réalisation se monteraient à plusieurs milliards, et nous estimons que cette option n'a rien à faire avec le transit alpin. C'est également la raison pour laquelle nous vous prions de la rejeter et de suivre exclusivement la version adoptée par le Conseil national.

En outre, nous n'acceptons pas la proposition de M. Giger qui veut même biffer la possibilité d'une issue supplémentaire vers Luino, comme nous vous demandons de refuser celle de M. Columberg.

Quant à la suggestion de M. Bundi, elle concerne aussi l'issue vers le canton des Grisons, vers Coire et la Surselva, et, en plus vers la Mesolcina. Regardez également la carte; quel est le sens d'une option supplémentaire vers la Mesolcina, alors que l'issue sud est prévue vers Bellinzzone? Nous vous demandons donc de la rejeter.

Schüle, Berichterstatter: In dieser Bündner Parade, begleitet von einem St. Galler Orchester, haben Sie den ganzen Bündner Forderungskatalog präsentiert erhalten. Herr Columberg hat alle Wünsche aufgezählt, die bereits früher gestellt und zum Teil versprochen worden sind, vom Splügen über die Tödi-Greina-Bahn bis zum Panixer Durchstich.

Herr Bundi hat die Frage aufgeworfen: Was erhält der Kanton Graubünden überhaupt?

Ich möchte vorweg erwähnen, dass die Kommission und der Ständerat zu diesem grosszügigen Ausbau des Bahnhofs Chur im Umfang von 315 Millionen Franken ja sagen und dass die Kommissionsmehrheit mit 24 zu 2 Stimmen, auch ja sagt zum Ausbau der Rhätischen Bahn in der Surselva, gemäss Absatz 3 dieses Artikels, verbunden mit Kosten von 100 bis 110 Millionen Franken.

Herr Columberg fordert in seinem Antrag übereinstimmend mit dem Ständerat und mit den Kollegen Bundi und Portmann einen Anschluss an den Gotthard, Herr Columberg ein Mini-Ypsilon, Herr Bundi einen Anschluss aus dem Raum Chur über Surselva oder, was neu ist, über die Mesolcina. Schauen Sie sich das auf der Karte an, und Sie sehen, welche neuen Fragen diese Variante aufwirft. Alle diese Anträge beinhalten die Forderung nach neuen Zusagen, den Kanton Graubünden später einmal direkt an die Nord-Süd-Verbindung anschliessen zu wollen, obwohl die Kommission die Ypsilon-Idee aus verkehrspolitischen, aber auch aus bautechnischen Gründen klar verworfen hat. Solche neuen Zusagen wären gefährlich; sie sind vor allem auch teuer, weil bereits gewisse Vorinvestitionen getätigt werden müssten, die wahrscheinlich überhaupt nie zum Tragen kommen.

Herr Giger hat mit seinem Antrag *tabula rasa* gemacht: Absatz 2 sei zu streichen, das Fuder sei überladen. Die Kommissionsmehrheit möchte nicht so weit gehen und die Formulierung, wie wir sie im März beschlossen haben, aufrechterhalten. Der Unterschied zwischen dem Streichungsantrag Giger und der Fassung der Kommissionsmehrheit beinhaltet die Option Luino. Diese ist Teil des Alpentransit-Projektes; sie ist klar nötig, weil wir nicht wissen, wie der Verkehr auf der Gotthardlinie langfristig auf der italienischen Seite abgenommen wird, ob aller Verkehr über Chiasso gehen wird oder ob ein Teil über Luino abgenommen werden kann. Darum müssen wir diese Option offenhalten.

Wir sagen aber nein zu den zusätzlichen Optionen Graubünden gemäss Ständeratsbeschluss, die einmal eine Erweiterung Richtung Surselva beinhalten; das bedeutet, dass man konzeptionell ja sagen müsste zu dieser späteren Erweiterung im Sinne eines Mini-Ypsilons; man müsste im Tunnelinnern eine Ausbuchtung über 500 Metern Länge vornehmen, was 70 Millionen Franken kosten würde. Es beinhaltet vor allem in irgendeiner Form ein neues Ostalpenbahn-Versprechen.

Die andere Option scheint noch fragwürdiger: die Option Comer See. Man müsste mit einem 15 Kilometer langen Tunnel eine Verbindung zwischen Bellinzona und dem Comer See schaffen; danach müsste man den Comer See über- oder unterqueren, weil die Bahnlinie auf der Ostseite des Sees verläuft. Es kann unschwer abgeschätzt werden, wie das der Bundesrat getan hat, dass damit Investitionen von 5 oder mehr Milliarden Franken verursacht würden. Es wird zwar gesagt, es sei zurzeit nur eine Studie in Auftrag zu geben. Bedenken Sie aber: Dieser Absatz verlangt in der Version Ständerat, die neue Gotthardlinie sei so zu konzipieren, dass diese Erweiterungen sichergestellt werden. Das bedeutet, dass man bei der Konzeption der neuen Linie allenfalls mit konkreten Forderungen konfrontiert wird, dass also die Linienführung mit Blick auf diese künftigen Optionen anzupassen wäre. Die Kommissionsmehrheit will davon Abstand nehmen; sie will jetzt keine neuen, problematischen Versprechen abgeben und beantragt mit 20 zu 6 Stimmen, am Beschluss, welcher in der Frühjahrs-session getroffen worden ist, festzuhalten.

Mit 24 zu 2 Stimmen wird hingegen Artikel 3 Absatz 3 (neu) von der Kommissionsmehrheit gutgeheissen: darin geht es um die Baustellenschliessung mittels einer Bahn. Die Rhätische Bahn wird in der Surselva entsprechend auszubauen sein. Wir rechnen mit Investitionen von 100 bis 110 Millionen Franken. Das ist ein berechtigtes Anliegen, das wir gegenüber dem Kanton Graubünden erfüllen wollen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat hat im Ständerat dem Artikel 3 Absatz 2 in der Fassung des Ständerates zugestimmt. Weshalb?

1. Artikel 3 Absatz 2 bringt mit der Variante Luino das Bauka-

stensystem zum Ausdruck, d. h. Erweiterungen sind dann möglich, wenn ein ausgewiesener Bedarf vorhanden ist. Wir wollen damit die Zukunft nicht verbauen. Wir wollen das Werk so konzipieren, dass mit diesem Baukastensystem zu einem späteren Zeitpunkt die nötigen Kapazitäten, die möglicherweise auf uns zukommen, aufgefangen werden können.

2. Die Erweiterung in Richtung Surselva bedeutet eine nur lokal begrenzte Ausbuchtung im Basistunnel Gotthard; dies im Hinblick auf eine später denkbare Abzweigung einer neuen Bahn in Richtung Graubünden. Die Ausbuchtung wird einige hundert Meter lang und könnte als Betriebsbahnhof, als Werkstatt oder für ähnliche Zwecke genutzt werden. Aufgrund der Berechnungen sind die Kosten hierfür mit 70 Millionen Franken zu budgetieren.

Die Erweiterung in Richtung Comer See will nördlich Bellinzona mögliche Abzweigungen offenlassen. Es sind aber auf absehbare Zeit keine zusätzlichen Baumassnahmen, höchstens aktualisierte Studien über Machbarkeit und Zweckmässigkeit, also unter Einbezug der Kantone Tessin und Graubünden mit Italien, vorgesehen. Das ist in diesem Artikel 3 Absatz 2 vorgesehen.

Nachdem nun vier Bündner Ratsmitglieder gesprochen haben, möchte ich diese Bündner bitten, der Version des Ständerates zu folgen, sie zu unterstützen, aber das Fuder hier nicht weiter zu überladen.

Nachdem ich Ihnen zugehört habe, komme ich zum Schluss, dass diejenigen, die die Bahn bekommen, sie nicht wollen, und diejenigen, die die Bahn nicht bekommen, sie haben wollen. Aber wenn sie die Bahn nicht bekommen, wollen sie dann auch noch entschädigt werden.

Wir erfüllen die Option Graubünden. Wir erfüllen das Ostalpenbahn-Versprechen von 1878. Ich werde hier nicht rot. Denn was bieten wir dem Kanton Graubünden? Ich glaube, es ist notwendig, dass ich diese Kompensation mit Substanz – wie sie Herr Columberg gefordert hat – zuhanden des Protokolls einmal aufzeige.

Die Baustellenerschliessung in der Surselva kostet rund 102 Millionen Franken. Die Ausbuchtung im Tunnel kostet etwas; Herr Schmidhalter hat von 30 Millionen Franken gesprochen; er sagt jetzt zwar nein. Gestützt auf das Büro Amberg haben wir errechnet, dass diese Ausbuchtung etwa 70 Millionen Franken kosten würde. Dann kommt der Bahnhof Chur dazu. Da gibt es zwei Ausbauplätze: eine Variante für 197 Millionen Franken oder diejenige für 312 Millionen Franken. Man darf auch die Vereine nicht ganz vergessen; sie kosten 850 Millionen Franken. Ich weiss, wir dürfen sie dem Kanton Graubünden nicht anlasten, aber nachdem doch sehr lang und sehr umfassend über diese Vereinbahn diskutiert wurde, muss ich es hier doch sagen.

Zusätzlich kommen im Rahmen des achten, neunten und zehnten Rahmenkredits für die Privatbahnen noch rund 1,1 Milliarden Franken an Bundesmitteln dazu. Ich hoffe, die Bündner sind in der Lage, diese Mittel dann auch günstig und geschickt zu verwenden. Es kommt dazu, dass wir versprochen haben, auch die Fragen des Hauptstrassennetzes anzuschauen. Aber hier sage ich mit Blick auf die Dezembersession: Die Mittel diktieren dann unsere Möglichkeiten.

In bezug auf den Bauabfall, den Herr Portmann erwähnt hat, möchte ich doch sagen, dass man nicht übertreiben sollte. Wir rechnen damit – zum heutigen Zeitpunkt beurteilt –, dass man in etwa mit vier Zügen rechnen muss, welche die Baustelle bedienen, zwei fahren hinunter und zwei hinauf. Es ist nicht so, dass mit einer Grossbaustelle zu rechnen ist wie 1878 am Gotthard oder 1907 am Lötschberg, wo 3000 bis 5000 Leute angestellt wurden, um diese Tunnels zu bauen. Wir rechnen mit zirka 300 Leuten pro Baustelle.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Bundi/Ammann abzulehnen. Die Variante über das Misox ist auch sachlich nicht zu vertreten. Eine Verbindung Chur–Misox–Bellinzona hat mit dem Gotthard nichts zu tun. Das wäre eine eigene Variante, die nicht zur Diskussion steht. Wollte man daran festhalten, müsste man praktisch eine Option Splügen hier und heute beschliessen. Das würde den Rahmen dieser Vorlage eindeutig sprengen. Ich bitte Sie, den Antrag Bundi/Ammann abzulehnen und dem Ständerat zu folgen.

Herr Giger, wir haben ein klares Konzept; Sie wollen es einfach nicht sehen:

1. Gotthard; leider für Sie nicht Splügen;
2. Lötschberg;
3. Anschluss der Westschweiz an das TGV-Netz mit den beiden Eingangspforten Basel und Genf;
4. Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie.

Das ist ein klares Konzept. Die Versprechen wurden eingehalten. Die Ostschweizer Regierungen sind einverstanden.

Herr Giger, Ihre Ausführungen waren das Rückzugsgefecht eines Enttäuschten. Ich habe Verständnis für Sie. Sie haben den Splügen nicht durchgebracht; deshalb sind Sie jetzt auch enttäuscht. Ich kann mit Ihnen fühlen. Ich bin Ihnen nicht böse. Wenn Sie sagen: «Milliarden sparen, Splügen fahren», dann vergessen Sie all die Zufahrten, die für dieses Splügenprojekt notwendig wären. Aber wir wollen jetzt nicht wieder eine neue Splügendiskussion entfachen. Der Splügen konnte aus jenen Gründen nicht berücksichtigt werden, die ich Ihnen erklärt habe.

Ich bitte Sie, in Artikel 3 Absatz 2 dem Ständerat zu folgen.

Präsident: Der Antrag der Minderheit (Ammann) wurde zugunsten des Antrags Bundi zurückgezogen; auch der Antrag Portmann wurde zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Columberg	78 Stimmen
Für den Antrag Bundi/ Antrag der Minderheit	59 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	117 Stimmen
Für den Antrag Columberg	32 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	111 Stimmen
Für den Antrag Giger	28 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Sauf erreur de ma part, l'alinéa 3 de l'article 3 devient sans objet, étant donné que nous avons maintenu l'alinéa 2 dans la version du Conseil national. Je pense donc que nous pourrions éviter un vote sur ce point. – Selon le président de la commission, nous devons maintenir le vote sur cet objet.

Lorsque la commission a examiné cet alinéa 3 qui prévoit que «Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci», nous avons tout d'abord demandé quel serait le coût de ces chantiers. On nous a alors informés qu'il serait de 110 millions de francs. Nous avons posé une question supplémentaire, c'est-à-dire celle de savoir quel serait le trafic pouvant être absorbé par la modification de cette partie du réseau ferroviaire. On nous a tout aussi bien répondu qu'il s'agissait de deux trains supplémentaires par jour. Si nous faisons un rapide calcul, nous constatons que 110 millions de francs représentent au bas mot 5,5 millions d'intérêts par année soit, pour un temps de travail de 220 jours, un montant de 25 000 francs par jour. Il s'agit peut-être là d'un calcul d'épiciier, mais il nous prouve que cet article n'a rien à faire dans cette loi.

En effet, nous avons pris l'habitude, depuis quelques années, d'acheter des Rolls Royce pour transporter du gravier, mais dans le cas présent, la décision de la commission doit être combattue, et c'est la raison pour laquelle je vous demande de vous rallier à la minorité de la commission et de biffer l'alinéa 3 de l'article 3.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag Friderici abzulehnen. In der Surselva braucht es einen sogenannten Bauschacht. Dieser Bauschacht ist für den Bau des Gotthard-Basistunnels notwendig. Es ist richtig, dass der Abtrans-

port dieses Aushubmaterials über die Bahn erfolgt und nicht über die Strasse. Dieses Aushubmaterial wird – wie Herr Friderici richtig gesagt hat – aufgrund der heutigen Berechnungen etwa zwei Züge in jeder Richtung umfassen. Aber trotzdem sind Anpassungen an der Linie der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn notwendig. Wir sollten aus Umwelt-schutzgründen verhindern, dass dieser Transport über die heute schlechte Strasse der Surselva erfolgt.

Ich bitte Sie deshalb, nachdem auch Ihre Kommissionsmehrheit dem Beschluss des Ständerats zugestimmt hat, ihren Antrag hier zu unterstützen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission und des Bundesrates zuzustimmen und den Antrag der Minderheit Friderici abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	16 Stimmen

Art. 4 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Günter

Abs. 1

Streichen

Antrag Fischer-Seengen

Abs. 1 erster Satz

Festhalten

Art. 4 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Günter

Al. 1

Biffer

Proposition Fischer-Seengen

Al. 1 première phrase

Maintenir

Günter: Mein Antrag beinhaltet die Streichung des Lötschberg-Basistunnels. Dadurch, dass in diesem Artikel 4 Absatz 1 eine Differenz zum Ständerat besteht, wird mir die Möglichkeit, Streichung zu beantragen, noch einmal geboten.

Ich kämpfe hier – das möchte ich ganz klar betonen – für eine Neat. Ich bin der Überzeugung, dass nur ein abgemagertes Projekt mit der Konzentration auf das Wesentliche und mit verantwortbaren Kosten rechtzeitig realisiert werden kann. Die Diskussion, die inzwischen gelaufen ist, hat etwas gezeigt: Leute aus Umweltkreisen wie der VCS, die für beide Basistunnel, Gotthard und Lötschberg, eingetreten sind, haben dies nicht zuletzt aus der Überzeugung heraus getan, dass die Verteilung der Immissionen diese erträglicher mache. Das ist eine Fehlüberlegung. Bundesrat Ogi hat das vorhin bei Artikel 2bis wunderschön gesagt, so dass ich auf weitere Ausführungen verzichten kann.

Es ist ganz klar, die Bahn hat als Immission nur den Lärm. Entscheidend ist, wenn Sie an einer Bahnlinie wohnen, ob nachts die Züge fahren. Ob dann alle fünf Minuten ein Zug vorbeifährt oder alle zwei Minuten, das spielt dann keine grosse Rolle mehr. Wenn Sie aber zwei Linien anstatt eine haben, reicht das Geld nicht mehr, um genügend Lärmschutzmassnahmen zu treffen, wie Herr Bundesrat Ogi bei Artikel 2bis treffend gesagt hat, als er diesen bekämpft hat. Er hat gesagt, dies koste zuviel, alle Siedlungen könnten nicht geschützt werden. Bleibt man bei zwei Linien, dann reicht das Geld nicht mehr, um alle Orte zu umfahren und die Leute zu schützen. Wir aber wollen ja auch noch Leute schützen. Bei der Bahn geht es vor allem um die Lärmschutzmassnahmen, die teuer sind. Es ist also im Interesse des Umweltschutzes, nur eine Bahnlinie zu machen, einen Kanal durch die Schweiz, und diesen möglichst gut zu schützen.

Man kann ein Projekt – das ist der zweite Grund, der neu entstanden ist – auch «killen», indem man es überlädt. Es gibt Leute, die das schon mit recht grossem Erfolg beim Projekt «Bahn 2000» gemacht haben, das jetzt deshalb nicht recht funktioniert. Nach ähnlichem Strickmuster wurde bei der Neat vorgegangen. Wenn man schaut, wer beim Aufladen im Ständerat und auch hier mit dabei ist, so sind das nicht alle Leute, die uns bisher bei der Förderung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs unterstützt haben.

Wir vom Landesring haben ein gutes Gewissen. Wir haben unter unsäglicher Mühe für eine Initiative Unterschriften gesammelt, die genau die Unterstützung der Bahnen zum Ziel hatte. Man kann auch gegen ein Projekt sein und es zu Fall bringen, indem man zuviel verlangt. Das macht sich gut, man ist dann dafür gewesen, und am Schluss scheitert das Ganze. Wir haben heute drei Gruppen, die gegen die Neat sind: Diejenigen, die gar nichts wollen, die Autofreaks, die Herren da hinten von der Autopartei, die jetzt wieder nicht da sind; die Grünen, die aus euroverkehrspolitischen Überlegungen dagegen sein werden; schliesslich diejenigen Leute, wie sie in unserer Gruppe zu finden sind, die vor allem aus finanzpolitischen Gründen dagegen sein werden. Wir werden diese Finanzlast nicht tragen können. Im Endeffekt führt es dazu, dass die Bahn kaputtgeht, wenn wir sie überschulden und überlasten.

Ich habe manchmal das Gefühl, der Nationalrat tage tatsächlich nur noch bis im Herbst, und dann gebe es ihn nicht mehr. Warum muss eigentlich alles jetzt entschieden sein? Man hat offenbar den Eindruck, dass man mit einem Projekt, das jedem etwas gibt, beim Volk besser durchkommt. Wir haben das beim Finanzpaket auch so gemacht: Am Schluss waren alle dafür, und dann ist es schiefgegangen! Diese Multipacks sind nicht mehr gefragt, sie sind gar nicht besonders günstig für Volksabstimmungen. Was jetzt gefragt ist, sind klare Projekte, wo jeder im Volk sich entscheiden kann: Bin ich dafür, oder bin ich dagegen? Das klare Projekt heisst hier eine Nord-Süd-Linie, und zwar möglichst rasch.

Herr Bundesrat Ogi hat bei seiner Eröffnungsrede gesagt: Wir gehen an beide Tunnel mit voller Kraft! Nein, wir gehen eben nur mit halber Kraft, weil jeder dieser Tunnel die Hälfte absorbiert – die volle Kraft bedeutet: einen Tunnel planen und vollenden. Wenn der erste Tunnel fertig ist und es sich herausstellt, dass es einen zweiten braucht, werden wir die ersten sein, die mithelfen, diesen zweiten Tunnel zu planen. Und wenn die Ostschweiz angeschlossen sein muss, dann machen wir das später auch, denn wir wollen die Bahn fördern.

Aber wir müssen doch jetzt nicht alles miteinander beschliessen und dadurch das Ganze gefährden! Die Konzentration auf das Wesentliche ist gefragt. Daher erlaube ich mir als Berner, und gerade als Berner, Ihnen die Streichung des Lötschberg-Basistunnels zu beantragen. Ich stehe damit in krassem Gegensatz zu den anderen Regionalpolitikern, die alle ihre eigene Bahn noch an das Neat-Netz anschliessen wollen. Ich sage Ihnen offen, ich weiss nicht, ob ein Tunnel zum wirtschaftlichen Vorteil oder Nachteil des Kantons Bern ist. Ich habe nie ganz begriffen, worin der wirtschaftliche Vorteil für einen Kanton besteht, wenn Tag und Nacht Güterzüge durch sein Gebiet fahren. Aber ich nehme an, die Bauunternehmer würden daran verdienen, und das ist wohl auch der Grund, warum sich hier im Rat so viele Leute so vehement für ihre Regionen einsetzen.

Das Ganze der Idee geht vor: Wir brauchen diese Bahnlinie, wir brauchen die Neat, und sie darf nicht scheitern, das heisst: Konzentration auf das Wesentliche. Ich ersuche Sie nun, das Projekt zu redimensionieren, indem wir hier Artikel 4 Absatz 1 streichen.

Fischer-Seengen: Der Ständerat hat mit dem grossen Hammer die Sargnägel in das Neat-Konzept eingeschlagen. Unsere Aufgabe ist es – und wir sind daran, diese Aufgabe mit einigem Erfolg wahrzunehmen –, einige dieser Sargnägel wieder zu entfernen und das Neat-Konzept überlebensfähig zu machen.

Ich stelle Ihnen in diesem Sinne den Antrag, die Verlängerung des Projektierungsraumes nach Mundbach aus dem Konzept zu streichen. Die Kommission hat diesen Antrag allerdings mit

8 zu 14 Stimmen abgelehnt. Es stellte sich deshalb die Frage: Warum wurde kein Minderheitsantrag gestellt, nachdem diese Minderheit doch aus ansehnlichen acht Mitgliedern bestand? Der Grund liegt wahrscheinlich darin, dass diese Entscheide erst zu später Abendstunde gefällt wurden und es deshalb unterlassen wurde, diese Minderheit noch zusammenzutrommeln.

Der Bundesrat rechtfertigt das Netzkonzept mit dem Hauptantrag Gotthard und den Nebenentscheiden Lötschberg, Simplon usw. vor allem damit, dass der Lötschberg als erster Basistunnel rund zehn Jahre vor dem Gotthard seine Transitfunktion übernehmen könne. Der Bundesrat hat deshalb richtigerweise die distanzmässig kürzeste und am schnellsten realisierbare Variante gewählt – einen 28 Kilometer langen Tunnel –, die es ihm auch ermöglicht, die Kosten im Griff zu behalten. Der Nationalrat ist in erster Lesung dem Entwurf des Bundesrats gefolgt und hat für diese vernünftige Lösung gestimmt.

Der Ständerat hat demgegenüber im Rahmen seines Wunschkonzertes dem Kanton Wallis nachgegeben und die Ausdehnung des Planungsraumes bis nach Mundbach beschlossen. Die Ausdehnung Frutigen–Mundbach hat zur Folge, dass die ganze Linie nun statt 28 Kilometer 44 Kilometer lang wird – das heisst, fast so lang wie der Gotthard – und dass die Kosten erheblich ansteigen werden – man spricht von 300 Millionen Franken, was wahrscheinlich zu wenig ist. Die Vorteile in zeitlicher Hinsicht sind aber dahin: Der Lötschberg lässt sich aus dieser Sicht, nämlich wegen des zeitlichen Vorteils, nicht mehr rechtfertigen.

Nun wird das Argument der Flexibilität entgegengehalten, es bestehe ja nur die Möglichkeit, bis nach Mundbach zu gehen. Wenn Mundbach in diesem Beschluss drinsteht, dann ist das ein Versprechen an den Kanton Wallis, und das wird auch als Versprechen ausgelegt.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Druck nicht nachzugeben, das Fuder nicht zu überladen und am vernünftigen Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Sollten Sie meinem Antrag nicht zustimmen können, so bitte ich Sie – da ich der Meinung bin, der Lötschberg habe keinen Sinn mehr –, dem Antrag Günter zuzustimmen.

Bonny: Ich möchte mich kurz zum Antrag von Kollege Günter äussern; ich muss diesen Antrag als unseriös bezeichnen. Ich verweise auf den ausgeteilten Antragszettel und bitte Sie zu beachten, dass er nur die Streichung von Artikel 4 Absatz 1 beantragt. Ich finde, es ist ein Witz – und ein schlechter dazu –, dass dann offenbar die Absätze 2 bis 5, die sich alle auf den Lötschberg beziehen, einfach stehengelassen werden. Ich glaube, Herr Günter, das war doch ein Schnellschuss, den Sie da losgelassen haben, der zu wenig durchdacht ist.

Die Attacke, das hat man seinen Ausführungen entnehmen können, gilt natürlich dem Lötschberg an sich. Es ist jedoch aus staatspolitischer Sicht – ich rede wie Sie, Herr Günter, nicht von der ökonomischen Seite – nicht zu verantworten, wenn wir eine Lösung wählen, welche die Westschweiz und den Brückenkanton Bern einfach auf der Seite lässt. Dieses Gleichgewicht darf nicht gestört werden.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag von Herrn Günter, der wie gesagt auch formell unmöglich ist, abzulehnen.

Zur Frage der Linie nach Mundbach: Dazu haben wir in der Fraktion mehrheitlich Zustimmung beschlossen. Die Gründe dafür wird Ihnen Herr Müller-Meilen bekanntgeben, der den entsprechenden Antrag bereits bei der ersten Beratung in unserem Rate eingereicht hat.

Müller-Meilen: Eine Mehrheit der FDP-Fraktion schliesst sich der vorberatenden Kommission an und lehnt den Antrag Fischer-Seengen ab. Bereits in der letzten Debatte des Nationalrates wurde ja darüber lange diskutiert. Wir haben an allen drei anderen Portalen der zwei Basistunnels den Planungsraum erweitert. Es ist sicher sinnvoll, dies auch hier zu tun. Was den Bernern, den Urnern, den Tessinern recht ist, sollte sogar auch den Wallisern billig sein.

Der Ständerat hat übrigens noch einen zweiten Satz beigefügt, den ich sinnvoll finde: Damit werden neben der Umweltverträglichkeit auch die technische Machbarkeit, die Bauzeit und

der Bau- und Betriebskostenvergleich ausdrücklich als Kriterien für den Entscheid über die Linienführung genannt.

Ich will hier nicht alle Argumente wiederholen, nur das eine: Der zeitliche Vorteil geht mit der Erweiterung der Option nicht verloren; sogar wenn sich die vorberatenden Instanzen nachher für Mundbach entscheiden würden, wäre die Verlängerung ein Jahr bei einer Bauzeit von sieben bis zwölf Jahren.

Nach einer langen Diskussion hat der Nationalrat das letzte Mal mit 9 Stimmen Mehrheit, knapp, gegen die Erweiterung des Planungsraumes gestimmt, der Ständerat hingegen mit 24 zu 4 Stimmen für die Erweiterung. Es ist zweifellos sinnvoll, auch beim Südportal des Lötschbergtunnels die beste Lösung zu suchen. Wenn nachher bedeutende Mehrkosten im Norden und im Süden entstehen, ist ja im Rahmen der Finanzierung ein neuer Beschluss der Räte nötig. Die Walliser Behörden – das muss man hier doch auch anerkennen – haben ihre Wünsche gewaltig verringert. Heute akzeptieren sie, dass nur der Planungsraum erweitert wird. Die Zustimmung zu dieser Erweiterung des Planungsraumes vermeidet zweifellos eine heftige regionale Opposition, die einer Behinderung und Verzögerung gleichkäme. Bei einem Abstimmungsresultat von 24 zu 4 Stimmen im Ständerat würde die Zustimmung zum Antrag Fischer-Seengen zweifellos nur zu einer Verlängerung des Differenzbereinigungsverfahrens führen. Dies sollten wir unbedingt vermeiden.

Wir sollten dem Antrag der Kommission zustimmen – der eine Erweiterung des Planungsraumes, aber nicht mehr bringt – und die Anträge Fischer-Seengen und Günter ablehnen.

Seiler Hanspeter: Die Neat-Diskussion erinnert mich an die Situation einer Touristengruppe auf dem Aletschgletscher, die im Nebel ohne Kompass den Ausstieg bzw. das Ziel sucht. Sie kommt nicht oder nur mühsam vom Fleck. Sie tritt stellenweise an Ort. Mit dem Antrag von Kollege Günter sind wir beinahe wieder an den Ausgangspunkt zurückgekehrt, wie es eben solchen Touristen ergehen kann. Abgesehen davon, dass diese Arbeitsweise nicht sehr effizient ist – die Parlamentsreform lässt grüssen –, wecken wir beim Volk einen zwiespältigen Eindruck, wenn wir einen vom National- und vom Ständerat getroffenen Grundsatzentscheid heute wieder über Bord werfen.

Ich äussere mich speziell zum Antrag von Kollege Günter. Er will auf die Lötschberg-Variante wieder verzichten. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diesen Antrag abzulehnen, und begründe das wie folgt:

1. Man würde mit einer Zustimmung zum Antrag Günter unser Grundsatzkonzept wieder vollkommen durchbrechen. Man würde den Transitverkehr voll auf die Gotthardachse verlagern. Das hätte zur Folge, dass die Zufahrtsstrecken in den vorgelagerten Gebieten, in dichtbesiedelten Gebieten intensiviert werden müssten. Im Endeffekt – so schätze ich – würde das Projekt dann kaum viel billiger zu stehen kommen als heute. Das Argument der Verbilligung sticht also nur ganz bedingt. Vor allem Uri und Tessin müssten das nach dem Grundsatz ausbaden: «Neat wir alle wollen, aber die anderen sollen.»

2. Die Qualität des Angebotes würde eindeutig sinken. Der Lötschberg könnte ungefähr zehn Jahre früher fertiggestellt sein. Ein Nichtbauen des Lötschberg-Basistunnels würde bedeuten, dass wir zehn Jahre später Schienenkapazität im Gütertransitverkehr anbieten könnten, dass wir zehn Jahre später eine Verkürzung der Reisezeit von Grenze zu Grenze um rund 40 Prozent realisieren könnten und dass wir zehn Jahre später eine echte Alternative zum Reisen auf der Autobahn ermöglichen würden. Die Folgen: Das Mehrtransitaufkommen würde bis etwa ins Jahr 2010 komplett zu Lasten der Strasse, wohl vor allem der Gotthardroute, gehen; der Druck auf die Schweiz nähme eindeutig zu, die Zweifel in Europa würden steigen, ob es uns mit der Bereitschaft wirklich ernst ist, einen Beitrag zur Lösung des europäischen Transitverkehrsproblems zu leisten.

Wenn wir vor dem Volk und vor Europa glaubwürdig bleiben wollen, dann müssen wir den Antrag des Kollegen Günter ablehnen. Ich erinnere Sie daran, dass diese Bauvorhaben ein Bauwerk nicht für heute, nicht für morgen, sondern für übermorgen sind. Seien wir doch ein wenig weitblickend!

Schmidhalter: Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion zu den Anträgen Günter und Fischer-Seengen zu Artikel 4 Absatz 1.

Mit dem Antrag, den Planungskorridor bis Mundbach zu öffnen, wird das Neat-Fuder, Herr Fischer, nicht zusätzlich geladen. Wir wollen kein Geld; wir wollen nur, dass auch eine umweltfreundliche Lösung studiert werden kann. Und wer in diesem Saal würde dies heute verneinen? Wir wollen, dass alle vier Regionen der Tunnelportale – im Kanton Tessin, in Uri, im Berner Oberland und im Wallis – gleichbehandelt werden.

Der Anschluss der neuen Lötschberglinie im Rhonetal ist eisenbahntechnisch ein bedeutend schwierigeres Problem als alle anderen Tunnelausgänge, die wir zu diskutieren haben. Im Rhonetal muss die neue doppelspurige Linie in Richtung Italien und in Richtung Westschweiz, und das noch mit dem Autoverlad, angebunden werden. Zusätzlich entsteht eine Ueberlagerung mit der bestehenden internationalen Simplonlinie. Der Kanton Wallis hat daher vor der Kommission das bestmögliche Projekt vorgeschlagen und vertreten. Die beste Lösung ist der Feind der guten Lösung, und der Kanton Wallis war einsichtig genug und hat diese Variante selber aufgegeben.

Die Mundbach-Variante und damit das Safrandorf Mund haben einen europäischen Bekanntheitsgrad erhalten. Der Nationalrat hat den Planungsraum auf der Seite Berner Oberland bis Heustrich ausgeweitet. Auf der Seite Wallis wurde keine zusätzliche Ausweitung beschlossen. Der Nationalrat war aber einverstanden, dass die Strecke Kändergrund–Frutigen als durchgehender Vortunnel verlängert wird. Auf der Seite Wallis war man mit einer Verlängerung von zirka zwei Kilometern nach Raron einverstanden. Die Mehrkosten wurden berechnet und mit 50 Millionen Franken auf der Projektseite und 750 Millionen Franken als Reserve für Bauarbeiten beschlossen. Der Basistunnel ist damit neu definiert: Frutigen bis zum Raum Raron/Steg/Gampel. Der Mundbach-Variante liegen der Basistunnel Frutigen–Raron zugrunde und zusätzlich eine Antenne von 8 Kilometern für den Transitverkehr direkt nach Italien und damit eine Umfahrung von Visp. Mein Antrag für die Mundbach-Variante wurde knapp abgelehnt. Auch der Antrag «3M» (Müller-Meilen/Mundbach) wurde abgelehnt.

Der Ständerat hat diese Variante aber wieder aufgenommen und zusätzlich festgehalten, dass die Umweltverträglichkeit, die technische Machbarkeit, die Bauzeit, der Bau- und Betriebskostenvergleich zu berücksichtigen seien. Der Kostenrahmen wird nicht mehr erhöht, und die Lötschberg-Basislinie muss nach dem Baukastensystem innerhalb dieses Kostenrahmens realisiert werden. Persönlich bin ich überzeugt, dass das gelingen wird. Die Bauzeit, den wichtigsten Trumpf des Lötschbergs, können wir mit dem Basistunnel Frutigen–Raron mit sieben Jahren garantieren. Die Mundbach-Antenne kann in kürzerer Zeit erstellt werden.

Ich komme aber auch noch kurz zum Antrag von Herrn Günter: Herr Günter, ich muss Ihr Gedächtnis auffrischen. Anlässlich der Rawildebatte haben Sie an diesem Pult ausgeführt: «Als Berner kann ich allen Wallisern – ob für oder gegen Rawil – versichern, dass ein allfälliger Entscheid gegen den Rawil niemals ein Entscheid gegen das Wallis ist, sondern nur der Rettung des Simmentals dient. Um das zu beweisen, wird die LdU/EVP-Fraktion bei allen Projekten mitmachen, welche dem Wallis zu günstigen und schnellen Bahnverbindungen verhelfen oder sonstwie beitragen.» Ich habe ausgeführt, dass so gesehen zum Beispiel ein Bahntunnel als Basistunnel am Lötschberg ein reeller Ersatz wäre. Sie sehen, dass die Umfahrung von Visp von den Umweltschutzkreisen, aber auch vom LdU unbedingt unterstützt werden müsste, nachdem der Lötschberg beschlossen ist; denn wir wollen hier im Detail nur eine umweltfreundliche Lösung.

Darf ich Sie daher im Namen der geschlossenen CVP-Fraktion bitten, die Anträge Fischer-Seengen und Günter abzulehnen.

Bodenmann: Zum Antrag Günter möchte ich folgendes bemerken: Wir kommen aus der betroffenen Region, und wenn man den Basistunnel nicht baut, wird trotzdem Tag und Nacht Güterverkehr über diese Linie laufen. Für die betroffenen Bewohner im Kandertal und entlang der Südrampe ist die Aus-

sicht, auf der bestehenden Strecke Tag und Nacht Güterverkehr zu haben, nicht unbedingt die Perspektive, die sie sich wünschen – das unter dem Gesichtspunkt der Umwelt.

Zur Frage der Ausdehnung des Perimeters möchte ich Herrn Müller-Meilen für seine Ausführungen danken. Sie waren im wesentlichen komplett, und ich möchte nur auf zwei Dinge hinweisen. Die Bauzeit – Herr Fischer, Sie waren ja in der Fraktion in der Minderheit – ist nicht das alles Entscheidende, obwohl hier die Bauzeit auch bei einer Ausdehnung des Perimeters gleich bleibt. Die entscheidende Frage ist: Wann kann ich mit dem Bauen beginnen? In einer Region, wo quer durch alle politischen Parteien und Organisationen hindurch die Auffassung besteht, dass man diese Variante zumindest ernsthaft prüfen müsse, werden Sie mit dem Bau nicht beginnen können, wenn Sie nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen. Die betroffene Bevölkerung im Alpenraum, und zwar in allen Kantonen, ist sensibilisiert, und das ist auch der Grund, weshalb man überall, sowohl im Kanton Uri wie im Kanton Bern, die Planungssperimeter erweitert hat. Dabei ist beachtlich, dass alle welschen Kantone und der Kanton Bern diesen Vorschlag, der im Ständerat und auch in der Kommission mit grosser Mehrheit durchgegangen ist, unterstützen. In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, diesem Antrag zuzustimmen. Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen das geschlossen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il s'agit ici du périmètre de planification pour l'issue sud du Loetschberg.

Votre commission a décidé, par 14 voix contre 8, de suivre le Conseil des Etats. Le Conseil national avait en son temps, à une majorité de 93 voix contre 70, retenu l'idée de limiter ce périmètre entre Rarogne, Gampel et Steg. Nous avons alors refusé de l'élargir jusqu'à Mundbach en direction de Brigue.

Le Conseil des Etats a maintenant décidé de procéder à l'élargissement du périmètre de planification jusqu'à Mundbach. Il faut ajouter qu'il a précisé, lors de ses débats auxquels j'ai pu assister, qu'il ne s'agit pas d'une décision formelle en faveur d'un long tunnel jusqu'à Mundbach mais que les résultats de la planification seront décisifs pour le choix de la sortie du tunnel dans la vallée du Rhône. Cette sortie pourrait se trouver en définitive aussi bien à Rarogne qu'à Mundbach. Il n'y a donc pas de décision formelle à prendre à ce sujet. Le Conseil des Etats a ajouté les critères dont il faudra tenir compte lorsqu'on procédera au choix définitif. Ces critères concernent par exemple la faisabilité technique, d'une part, la durée des travaux ainsi que la comparaison des coûts de construction par rapport aux coûts d'exploitation, d'autre part. C'est avec précision que le texte impose ces critères.

En fait, si l'on allait jusqu'à Mundbach, cela engendrerait des coûts supplémentaires évalués entre 250 et 300 millions. Il a également été précisé – je tiens à le répéter – que le crédit de construction de 4,25 milliards contenu dans l'annexe à l'arrêté C n'est pas modifié, de sorte que la limite globale de 14 milliards n'est pas touchée par l'élargissement du périmètre de planification. Si l'on devait choisir la sortie jusqu'à Mundbach, et si cela devait créer des coûts supplémentaires, le Conseil fédéral devrait demander au Parlement de se prononcer sur un dépassement de crédit. Par conséquent, la commission vous invite, par 14 voix contre 8, à suivre le Conseil des Etats.

En ce qui concerne la proposition de M. Günter qui veut supprimer le Loetschberg, j'estime que, sur le fond, il n'y a plus de divergence entre le Conseil des Etats et le Conseil national. Les décisions ont été largement prises en faveur du Loetschberg, de sorte que je ne rouvrirai pas la discussion à ce sujet. Je vous demande de rejeter cette proposition.

Quant au texte de M. Fischer-Seengen, je me suis suffisamment étendu sur cet objet.

Schüle, Berichterstatter: Auf Schleichwegen möchte Herr Günter plötzlich das Konzept umstellen und den Lötschberg herausstreichen. Er begründet das materiell mit dem Argument, wir müssten möglichst rasch einen Alpen transit erhalten. Das spricht natürlich nicht gegen, sondern gerade für den Lötschberg. Wenn wir den Lötschberg so realisieren, dass er auch regional akzeptiert ist, kann er rasch realisiert und fünf

bis zehn Jahre vor dem Gotthard in Betrieb genommen werden.

Ich beantrage Ihnen darum, nicht mehr auf diese Grundsatzfrage zurückzukommen, die Herr Günter hier in der Detailberatung aufwirft.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommission, auch den Antrag von Kollege Fischer-Seengen abzulehnen. Dieser Entscheidung ist in der Kommission mit 14 zu 8 Stimmen getroffen worden. Es geht, Herr Müller-Meilen hat darauf hingewiesen, um eine Erweiterung des Planungsraums auf der Südseite des Lötschbergs, um mehr Flexibilität bei der späteren Realisierung. Man will auch umweltgerechte Varianten studieren können, die eine Verlängerung des Tunnels bedingen, wenn damit berechnete Anliegen der Region abgedeckt werden können. Die endgültige Linienführung ist damit aber nicht beschlossen. Sie haben beachtet, dass der Ständerat diesen Vorschlag ergänzt hat, mit dem wichtigen Satz, dass bei der Wahl der endgültigen Linienführung nebst der Umweltverträglichkeit auch die technische Machbarkeit, die Bauzeit und der Bau- und Betriebskostenvergleich zu berücksichtigen seien. Auch das Element der Bauzeit bleibt als Kriterium also drin, und es wird darum gehen, dass man jene Lösung findet, die allen Aspekten gebührend Rechnung trägt.

Die Länge des Tunnels würde aber wesentlich ausgeweitet. Die ursprüngliche Bundesratslösung sah einen Tunnel von 28 Kilometern vor, der Nationalrat hat ihn dann auf der Nordseite Richtung Frutigen–Heustrich erweitert. Nun ist der Tunnel 36 Kilometer lang geworden, und die Option Mundbach würde eine Verlängerung auf 44 Kilometer bedeuten. Allerdings könnte man ihn in Etappen realisieren. Es ist darum gegenüber der nationalrätlichen Version nicht mit einer weiteren Ausdehnung der Bauzeit zu rechnen, die mit acht bis elf Jahren veranschlagt wird.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission die Ablehnung der Anträge Günter und Fischer-Seengen.

Günter: Erstens zu Herrn Bonny: Mein Antrag ist formell richtig gestellt. Es gibt nur bei Absatz 1 eine Differenz zum Ständerat; dazu können Anträge gestellt werden. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass bei Annahme des Antrages die dadurch bedingten Änderungen auf die übrigen Absätze übertragen werden.

Zweitens zu Herrn Schmidhalter: Ich habe ein gutes Gedächtnis – ich weiss nicht, ob er ein gutes hat. Beim Ausbau auf Doppelspur habe ich kräftig mitgeholfen: eine Milliarde Franken. Als es dann um die Frage ging, welche Neat man bauen sollte, habe ich mitgeholfen, den Lötschberg gegenüber dem Gotthard zu bevorzugen. Das wäre die vernünftige Lösung gewesen. Der Rat hat es anders gewollt. Herr Schmidhalter, ich stehe zu meinen Versprechen, wir helfen dem Wallis bei vernünftigen Projekten – nicht aber bei Projekten, deren Ablehnung vorprogrammiert ist. Davon hat das Wallis nämlich auch nichts!

Bundesrat Ogi: Ich möchte zunächst Herrn Günter sagen – bevor er sich in eine vertiefte Diskussion mit Herrn Schmidhalter begibt –, dass der Nationalrat gestern nachmittag und heute morgen – gut, jetzt ist er zwar daran, einen weiteren kleinen Sündenfall zu begehen – das Fuder wieder abgeladen hat. Deshalb sollten Sie beim Lötschberg auch keine Fehler machen. In einer Zwischenbilanz kann man jedoch sagen: Die Konzentration auf das Wesentliche ist erreicht worden.

Ich habe gerne zur Kenntnis genommen, dass Herr Günter, wie er in seinem Votum ausgeführt hat, für die Neat ist – für die Neat! Ich sage das, weil man gestern im Zusammenhang mit Artikel 1 bis von einem «Schicksalsartikel» gesprochen hat, damit Prestige in diesen Artikel hineingebracht und eine Kampfstätte gesucht hat, nach meiner Meinung zu Unrecht. Es gibt Leute – Sie gehören nicht dazu –, die Ausgänge in Richtung Referendum suchen. Das ist nicht fair. Ich möchte diesen Leuten sagen: Das ist keine faire Politik! Ich werde genau schauen, wer mit fliegenden Fahnen zu diesem Referendum antritt.

Auch Ihr Vorschlag, Herr Günter, ein einziger Kanal durch die Schweiz – ich weiss, das Wort «Kanal» klingt etwas hart –, ist

nicht die Alternativlösung zu den beiden Tunnels Gotthard und Lötschberg, zur «Bahn 2000». Die «Bahn 2000» mit einer neuen Linie Basel–Olten–Bern und einer eisenbahntechnisch gesehen relativ unproblematischen Zufahrt in unser Berner Oberland spricht für die rasche Verwirklichung des Lötschberges. Der Einbezug der «Bahn 2000», etwa zehn Jahre vor dem Gotthard, und – um eine Transitachse zur Verfügung zu haben – die Integration der Westschweiz haben staatspolitisch grosse Bedeutung; das alles waren Gründe, neben dem Aufteilen der Belastung auf diese beiden Achsen, weshalb man den Gotthard und den Lötschberg berücksichtigt hat. Wir brauchen den Lötschberg für den Verkehr. Ein Verzicht auf den Lötschberg wäre im heutigen Zeitpunkt, auch in den Verhandlungen mit der EG, mit Europa, eigentlich eine Schwächung unserer Position. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Nationalrat Günter abzulehnen.

Zum Zusatz Mundbach: Der Bundesrat hat die Verlegung des Standortes des Tunnelportals bis in den Raum Mundbach bei Brig, auch wenn es sich «nur» um einen sogenannten Planungsauftrag handeln sollte, abgelehnt. Welches waren die Gründe? Ich habe hier und im Ständerat die Millionen und die Milliarden Franken an zusätzlichen Kosten vorgerechnet. Im März hat es bei Ihnen noch genützt, im Ständerat hat es aber nichts mehr genützt, und ich nehme an, es wird auch heute nichts mehr nützen. Nachdem Herr Bonny gesagt hat, die Mehrheit der FDP-Fraktion sei dafür, nachdem Herr Schmidhalter gesagt hat, die ganze CVP sei dafür, nachdem Herr Bodenmann gesagt hat, die ganze SP sei dafür, ist mein Plädoyer eigentlich unnötig. Aber zuhänden der Geschichte und zuhänden des Protokolls – ich möchte Ihnen nicht noch einmal diese Zahlen an den Kopf werfen, das mache ich nicht mehr, Sie können das selber nachlesen – möchte ich Ihnen folgendes sagen:

1. Aus einem Kurztunnel von 28,4 km machen Sie einen Langtunnel. Man hat verschiedene Möglichkeiten des Anstichs, ich weiss das, aber der Tunnel wird dann 44,4 km lang sein. Ob es Zwischenanstiche gibt oder nicht, er wird 44,4 km lang sein!
2. Zur Zeitfrage: Herr Schmidhalter hat gesagt, es werde sieben Jahre dauern. Zuhänden der Nachfolger des Bundesrates, die dann später entscheiden müssen, werde ich zur Kenntnis nehmen, dass es sieben Jahre dauern wird!
3. Zu den Kosten: Wir können nicht einen 44,4 km langen Tunnel zum Preis eines 28,4 km langen Tunnels bauen. Das ist klar. Falls Sie im Norden noch bis in den Raum Spiez oder Heustrich oder Frutigen ergänzen und im Süden bis in den Raum Mundbach/Brig, wird es einfach mehr kosten. Es wird mehr kosten, dessen müssen Sie sich bewusst sein! Mein Nachfolger wird Ihnen die Rechnung präsentieren!
4. Es wird nicht überall im Wallis nur applaudiert, das möchte ich den lieben Wallisern als Nachbar sagen. Die Unterwalliser und die Mittelwalliser werden nicht angeschlossen. Das Vispताल, Zermatt und Saas Fee werden ein Problem sein. Aber Sie werden das unter sich ausmachen. Herr Ständerat Lauber sagte, dass alle Gemeinden, alle politischen Parteien, alle für diesen Mundbach seien – so haben Sie diesen Mundbach, aber leben Sie dann auch damit, und werden Sie damit auch fertig!

Folgendes muss ich noch anfügen: Wenn Sie heute Mundbach beschliessen – Sie werden das zweifelsohne tun –, dann ist dies nach der Formulierung in diesem Artikel 4 Absatz 1 eine reine Erweiterung des Planungsperimeters. Auch Herr Bodenmann sagte vorhin, es gehe um die Erweiterung des Planungsperimeters. Der Bundesrat wird in seiner Entscheidung völlig frei sein – völlig frei wird er sein! Und er wird sich abstützen haben auf das, was der Ständerat beschlossen hat, nämlich die technische Machbarkeit, die Bauzeit, die Bau- und die Betriebskostenvergleiche müssen berücksichtigt werden. Auch zuhänden des «Walliser Boten» sage ich das ganz klar und deutlich! Deshalb bitte ich Sie, all das zur Kenntnis zu nehmen und in Anbetracht dieser Auflagen auch zu entscheiden.

Ich muss Ihnen beantragen, dass Sie dem Antrag Fischer-Seengen und dem Antrag des Bundesrates folgen sollten. Damit werden Sie den Karren, den Sie jetzt entladen haben, nicht wieder überladen.

Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire**

Für den Antrag der Kommission	90 Stimmen
Für den Antrag Fischer-Seengen	59 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	113 Stimmen
Für den Antrag Günter	27 Stimmen

Art. 5 Abs. 2

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 5 al. 2

Proposition de la commission
Maintenir

M. Zbinden Paul, rapporteur: A l'article 5, nous avons une divergence avec le Conseil des Etats en ce sens que pour les liaisons entre la Suisse et la France le Conseil national s'était borné à dire que des portes de sortie étaient nécessaires pour de meilleures liaisons avec la France, d'une part, et l'Italie, d'autre part. Nous avons pensé évidemment à Bâle et à Genève. Le Conseil des Etats ajoute maintenant la précision «entre Bâle et Genève».

Quel est le sens de cette divergence? Il est évident qu'il s'agit ici des passages à travers le Jura – on parle notamment de Val-lorbe, de Porrentruy et d'autres lignes existantes.

Par 22 voix contre 2, votre commission s'oppose à cette nouvelle formulation du Conseil des Etats et s'en tient au texte précédent. Il ne faut pas créer des espoirs supplémentaires, et la proposition du Conseil des Etats n'a rien à voir directement avec le transit alpin. Les Transjuranes sont du ressort de la politique et du programme des CFF.

Nous vous proposons par conséquent de maintenir notre position.

Schüle, Berichterstatter: Mit 22 zu 2 Stimmen beantragt die Kommission Festhalten an unserer Version. Es geht in diesem Artikel um den Einbezug der Westschweiz ins europäische Hochleistungsnetz, also um die Realisierung besserer Bahnverbindungen nach Frankreich und Italien.

Wir sind davon ausgegangen, dass wir dabei die Pforten Basel und Genf, mit Blick auf den TGV, berücksichtigen müssen. Der Ständerat hat den Blickwinkel erweitert auf die Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf. Das ist interpretationsbedürftig, denn diese Formulierung könnte alle Linien in diesem Bereich umfassen. Man könnte daraus eine Pflicht des Bundes ableiten, alle defizitären Linien zwischen Basel und Genf seien aufrechtzuerhalten. Wir müssen uns indessen konzentrieren; wir wollen die Zielsetzung, wie sie im von uns beschlossenen Absatz 2 klar zum Ausdruck kommt, nicht verwässern. Bleiben Sie darum bei unserer Fassung!

M. Matthey: Quoi qu'en ait dit le président de notre commission, l'article 5 mérite certainement des explications complémentaires de la part du Conseil fédéral.

Si nous nous référons au texte, l'article 1 concerne les nouvelles lignes TGV. Des raccordements doivent se faire avec le réseau européen, à Bâle et à Genève. C'est dans l'intérêt de toute la Suisse, et pas seulement des Suisses romands que d'assurer cette liaison. Mettre ainsi Zurich à trois heures de Paris en train, cela signifie non seulement un allègement de Kloten, mais ce serait aussi une manière de dire à nos amis suisses alémaniques de regarder du côté de l'Europe de l'ouest et pas seulement de l'Europe de l'est.

L'alinéa 2 concerne des lignes existantes, et le président de la commission a effectivement parlé de la Transjurane Paris-Val-lorbe-Lausanne, Paris-Belfort et naturellement du côté de Porrentruy, ainsi que Paris-Les Verrières-Neuchâtel-Berne. Ces trois lignes existent et voient leur rôle se renforcer grâce au projet français de TGV Rhin-Rhône. Mais au contraire de tout ce qui a été dit jusqu'ici, il s'agit d'un développement complémentaire entre les alinéas 1 et 2.

Ce qui m'incite aussi à intervenir dans ce débat, c'est la remarque du président de notre commission qui a déclaré qu'il ne fallait pas créer des espoirs susceptibles d'être déçus et que les traversées du Jura ne font pas partie des NLFA. C'est vrai, mais nous devons bien préciser ici, notamment à l'intention du conseiller fédéral partant, que dans plusieurs régions il y a eu des interventions tendant à alourdir le paquet des nouvelles transversales alpines. Des milliards ont été intégrés au projet du Conseil fédéral. Il est vrai que nos régions ne pèsent pas lourd économiquement ni démographiquement, mais elles doivent dire ici devant le Parlement que ces liaisons sont aujourd'hui menacées. Ne pas reconnaître l'alinéa 2 tel que le Conseil des Etats l'a mentionné, c'est encore une fois porter préjudice à toutes les traversées du Jura. Nous disons au représentant du Conseil fédéral, avec amitié mais fermement, que si l'on poursuit la politique de désengagement des CFF dans l'ensemble de ces régions qui ont soutenu avec conviction RAIL 2000 mais qui aujourd'hui n'ont plus du tout la garantie que RAIL 2000 sera réalisé dans le sens où nous l'avait assuré à l'époque, si l'on continue à remettre en cause la ligne Belfort-Delle-Porrentruy, ou la ligne du Val-de-Travers jusqu'à Neuchâtel et jusqu'à Berne dans sa liaison avec le futur TGV Rhin-Rhône, eh bien, Monsieur le Conseiller fédéral, vous ne pourrez pas nous demander de continuer à soutenir des investissements extraordinaires dans tout le reste du pays, alors que dans nos régions vous contestez le droit à l'existence. Vous savez qu'en langue française on fait souvent allusion, avec ironie d'ailleurs, à ce cher chef de gare dont la femme est infidèle. Nous n'aimerions pas, nous, Jurassiens, nous plaindre et surtout souffrir de l'infidélité des CFF.

Bundesrat Ogi: Zunächst möchte ich Herrn Matthey sagen, dass es hier um die Neat geht – il s'agit de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes –, nicht um die SBB, nicht um die Regionalpolitik und auch nicht um den Regionalverkehr. Ich glaube, das hat Ihr Rat gesehen und gemerkt, und er sollte jetzt nicht rückfällig werden.

Der Bundesrat lehnt Artikel 5 Absatz 2 in der Fassung des Ständerats ab und bittet Sie, dem Antrag Ihrer vorberatenden Kommission zu folgen. Warum?

In Absatz 1 ist die Konzentration der Anstrengungen auf die TGV-Anschlüsse von Genf via Mâcon und von Basel festgehalten. Dafür stehen wir ein, dafür kämpfen wir, dafür haben wir auch Briefe geschrieben, die Sie – und sogar die «NZZ» – als sehr geschickt qualifiziert haben.

In Absatz 2 ist eine allgemeine Zielformulierung für internationale Strecken von der Schweiz nach Frankreich oder Italien vorgesehen. Diese Formulierung hat insbesondere eine Bedeutung in bezug auf die Fahrpläne, auf das Einbinden in das internationale Netz.

Wenn Sie Herrn Matthey folgen, dann könnte der Eindruck entstehen, unsere Position, die wir bis jetzt gegenüber der französischen Regierung vertreten haben – zwei Eingangspforten, nämlich Basel und Genf betreffend die TGV-Anschlüsse –, sei sehr unsicher; dann wird man sich fragen, was die Schweizer eigentlich wollen.

Ich habe Verständnis für das, was Herr Matthey gesagt hat, aber ich muss Ihnen auch sagen: Wir müssen die Möglichkeit haben, dass wir in Zukunft – nachdem Sie die Budgets der SBB und vor allem die Rechnungen der SBB immer kritisieren – Linienerfolgsrechnungen durchführen können. Da muss ich Ihnen sagen, dass das Verkehrsaufkommen beispielsweise über Pontarlier oder über Belfort-Delle eben nicht so ist, dass wir uns hier mit Aussicht auf Erfolg engagieren können. Ich muss Ihnen sagen, dass über Belfort-Delle heute seitens der französischen Staatsbahnen nur noch zwei Schnellzüge verkehren. Ich weiss, dass die Regierung des Kantons Jura bei den Franzosen wegen der Streichung von Zugseinsätzen vorstellig geworden ist. Wenn wir vom Bau reden, aber bereits an den Betrieb denken, dann müssen wir auch an die Betriebsrechnungen denken. Hier ist es so, dass sich dieser Einsatz, was die Neat anbetrifft, nicht rechtfertigen lässt.

Ich bitte Sie deshalb, dem Bundesrat und Ihrer Kommission zu folgen.

*Angenommen – Adopté***Art. 6 Abs. 1, 1bis***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 1bis**Mehrheit*

.... Raum Wädenswil/Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar ergänzt.

Minderheit

(Biel, Friderici, Thür, Zwygart)

Streichen

*Antrag Stucky**Abs. 1bis*

.... Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Freienbach/Wädenswil und dem Raum Thalwil in den Raum Baar/Arth ergänzt.

*Antrag Züger**Abs. 1bis*

.... Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um eine neue Linie aus dem Raum Thalwil in den Raum Zug ergänzt.

Art. 6 al. 1, 1bis*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 1bis**Majorité*

.... reliant les régions de Wädenswil/Au (Hirzel) et de Thalwil (Zimmerberg) à Littli/Baar.

Minorité

(Biel, Friderici, Thür, Zwygart)

Biffer

*Proposition Stucky**Al. 1bis*

.... en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Freienbach/Wädenswil et de Thalwil à Baar/Arth.

*Proposition Züger**Al. 1bis*

.... en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété d'une nouvelle ligne reliant la région de Thalwil à celle de Zoug.

*Abs. 1 – Al. 1**Angenommen – Adopté**Abs. 1bis – Al. 1bis*

Biel, Sprecher der Minderheit: Materiell haben wir bereits diskutiert. Was wir aus der Ostschweiz als Gegner dieser Erweiterung vorzubringen haben, haben wir vorgebracht. Wir beantragen Ihnen, diesen Absatz zu streichen.

Stucky: Was ist der Sinn meines Antrages? Auf einen Nenner gebracht: mehr Planungsspielraum schaffen. Die heutige Vorlage mit Littli ist auf einen ganz engen Punkt fixiert. Man soll der Planung aber einen Perimeter verschaffen, wie wir das beim Gotthard durch die Angabe eines Perimeterraums Erstfeld-Silenen oder beim Lötschberg durch Raron-Mundbach beschlossen haben. Die Zufahrt von Zürich und aus der Ostschweiz wird damit also nicht in Frage gestellt.

Zur Begründung im einzelnen: Littli ist wohl der falsche Punkt, um mit diesen beiden Zufahrten in den Kanton Zug einzufahren; denn: vom Tunnelausgang bis in den Bahnhof Zug besteht zwar eine Doppelspur, dann aber führt nur ein einspuriges Geleise nach Arth. Die Strecke Zug–Arth ist die kurvenreichste der ganzen Gotthardlinie. Ein Ausbau ist nicht mög-

lich, denn der Zugerberghang ist ein Rutschhang. Es verbleibt also nur eine allfällige teure Untertunnelung.

Schon heute – so sagen mir Kaderleute der SBB – ist die Kapazität im Bahnhof Zug knapp. Wenn wir einmal auf den Halbstundentakt wechseln, ist sie ausgeschöpft. Wohin dann mit dem zusätzlichen Verkehr aus der Ostschweiz? Wohin dann mit dem zusätzlichen Güterverkehr, der geplant ist?

Eine andere Lösung drängt sich folglich auf. Dabei ist selbstverständlich auch die Zukunft der SOB in Betracht zu ziehen. Diese hängt jetzt nämlich völlig in der Luft. Soll sie noch investieren, oder soll sie bereits vorsehen, dass in einer absehbaren Zukunft die Strecke über den Sattel eingestellt werden muss? Ist es überhaupt sinnvoll, 14 km nördlich von der heutigen Strecke der SOB quasi in Konkurrenz einen Tunnel zu bauen?

Man kann sich aber auch fragen, ob für die Bündner ein Vorteil darin besteht, in einem grossen Bogen Wädenswil–Horgen–Litti–Zug endlich in Arth in die Gotthardstrecke einzumünden. 40 km mehr, das wird dann aber auch die Billets verteuern; denn diese werden ja nach Tarifkilometern berechnet.

Es sind folglich andere Varianten zu suchen, wobei ich empfehlen würde, auch mögliche technische Neuerungen in Betracht zu ziehen. Heute sollten wir also die Türe für solche Varianten offenhalten. Dabei lege ich aber grösstes Gewicht darauf, dass das Bundesamt und Sie, Herr Bundesrat Ogi, auch das Gespräch mit den betroffenen Regierungen aufnehmen. Es wurde in den betroffenen Kantonen Zürich, Zug und Schwyz noch keine Vernehmlassung durchgeführt. Sie haben im Ständerat erklärt, man habe auf der Ebene der Facharbeiter miteinander gesprochen. Das ist aber nicht genügend: Erstens spricht aus dieser Haltung ein gewisser Mangel an Achtung gegenüber unseren kantonalen Behörden. Zweitens müssen Sie in Betracht ziehen, dass solche Planungen auch den regionalen Raum, die Regionalplanung betreffen. Es genügt nicht, im letzten Moment noch einen Regierungsrat zu den Hearings – wie in der Kommission des Ständerats geschehen – zu zitieren. Uebrigens hat der Regierungsrat des Kantons Zug vorläufig eine negative Haltung zum Hirzel eingenommen. Jedenfalls steht das im Notizbuch von Herrn Ogi.

Es geht um eine wichtige Sache, und sie verträgt es nicht, dass man nicht miteinander redet. Wir haben in der Schweiz immer wieder die Erfahrung gemacht, dass eine grosse Sache ohne Gespräche nicht zu realisieren ist.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, die Variantenwahl zu öffnen und entsprechend den Perimeterraum festzulegen.

Züger: Ich möchte eine Ausnahme machen. Ich will keinen Tunnel mehr, sondern einen Tunnel weniger, nämlich den Hirzeltunnel. Wenn Sie die ständerätliche Debatte direkt oder via Presseberichte verfolgten, konnten Sie feststellen, dass sie einem regionenfreundlichen Jekami-Happening gleichkam. Die anvisierten Ostschweizer erhielten viel; die Bündner zuviel; die Luzerner einen Tiefbahnhof und die Walliser, was sie wollten. Wir haben dann ein bisschen relativiert. Nur ein direkt beteiligter Kanton ging praktisch leer aus – oder noch schlimmer; er wird, zumindest langfristig, bestraft, nämlich der Kanton Schwyz. Mit dem Entscheid für den Hirzeltunnel wird mit Sicherheit die SOB-Linie Pfäffikon–Arth–Goldau sterben. Obwohl ich nicht Regierungsrat bin und auch nicht werden möchte – und wohl auch keine Chance hätte –, liegt mir daran, hier den Standpunkt der Schwyzer Regierung zu vertreten. Der Regierungsrat konnte sich zur Zusatzbotschaft des Bundesrates nicht äussern, wurde nicht zur Vernehmlassung eingeladen und konnte, als er reklamierte, so quasi als Entschädigung noch kurzfristig in der Ständeratskommission auftreten. Trotzdem hat der Regierungsrat Verständnis für die Integration der Ostschweiz in die Neat, aber Bedenken gegen den vorgesehenen Hirzeltunnel, der die Anschlüsse aus dem Toggenburg und aus Richtung Sargans verbessern soll. Dieser teure Tunnel verkürzt die Fahrzeit – im Vergleich zur Benützung der SOB-Linie – nur unwesentlich, entzieht ihr aber den Schnellzugsverkehr St. Gallen–Luzern und gefährdet auch eine schnelle und attraktive Verbindung des inneren mit dem äusseren Kantonsteil. Der Hirzeltunnel ist deshalb volkswirtschaftlich verkehrt und regionalpolitisch fragwürdig.

Weiter weist unser Regierungsrat darauf hin, dass jede Verbesserung der Zufahrt und der Verbindungen aus dem Toggenburg den Ausbau der Seedammstrecke auf Doppelspur erfordert. Der Ausbau nur der Teilstrecke Hurden–Freienbach, wie in der Botschaft und in den Kostenberechnungen vorgesehen, genügt nicht. Falls am Hirzeltunnel festgehalten wird, entstehen auch auf der Strecke Pfäffikon–Au Kapazitätsprobleme. Schliesslich sind die in der Botschaft geschätzten Kosten von 40 Millionen Franken für den Bahnhof Pfäffikon keineswegs ausreichend.

Aus diesen Gründen schlagen Ihnen unser Regierungsrat und ich vor, sich nicht auf den Neubau einer neuen SBB-Linie aus dem Raum Wädenswil/Au nach Littl/Baar festzulegen.

Um den Anliegen der Ostschweiz dennoch Rechnung zu tragen, kann neben dem Neubau der SBB-Linie aus dem Raum Zimmerberg der Grundsatz verankert werden, dass die Achse St. Gallen–Rapperswil–Pfäffikon–Arth-Goldau ausgebaut werde. Die Verankerung eines solchen Grundsatzes würde es erlauben, mit allen betroffenen Kantonen zusammen, wie schon Kollege Stucky erwähnt hat, und mit Rücksicht auf bestehende Linien eine Lösung zu finden. Diese Lösung wird bestimmt nicht teurer, ist technisch dank Einsatz von Neigezügen machbar und regionalpolitisch sinnvoll.

Geschätzter Herr Bundesrat Ogi und Sie, Kolleginnen und Kollegen, opfern Sie nicht unsere Schwyzer Staatsbahn einem übertriebenen Neat-Perfektionismus! Die SOB ist für uns im Kanton Schwyz ein teures Kind. Wir bezahlen dafür, aber Sie wissen es: Auch teure Kinder können einem lieb sein. Zudem ist blosses Tunnelfahren sicher nicht das höchste der Gefühle im Bahnreiseverkehr. Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis und bitte Sie um Zustimmung zu meinem Antrag. Sie können damit auch beweisen, dass man überladene Karren wieder entladen kann. Denken Sie doch ein bisschen an die Finanzperspektiven, die gestern von Herrn Schüle als problematisch bezeichnet wurden. Wenn ich an einem Jahrmarkt wäre, würde ich Ihnen zurufen: Profitieren Sie von Zügers Sparvorschlag!

Schmid: Die grüne Fraktion unterstützt die Minderheit und lehnt alle anderen Anträge ab.

Die Parallelen zwischen der Infrastrukturpolitik der Bahnen von heute und derjenigen beim Aufbau des Autobahnnetzes von gestern sind frappant. Ursprünglich war auch damals nur ein Ost-West- und ein Nord-Süd-Strang vorgesehen. Da aber jeder Kanton auch noch seine Autobahn wünschte, entstand schliesslich ein dichtes Netz, das seinesgleichen sucht. Jetzt begehen wir den gleichen Fehler mit unseren neuen Eisenbahnen. Ursprünglich ging es auch da um eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse, die den wachsenden Transitverkehr aufnehmen sollte. Und dann ging wiederum das Lamento los, weil verschiedene Kantone durch die regierungsrätlichen Sprachrohre Zusatzwünsche anmeldeten. Ich habe da schon meine Vorbehalte, ob denn diese Regierungen überhaupt im Namen der Kantoneinwohner sprechen oder nicht vielmehr dem Irrtum aufsitzen, man könne sich mit zusätzlichen Eisenbahnstrecken, die gar nicht primär dem Regionalverkehr dienen, die Gunst der Anwohner einhandeln. Schon eher glaube ich, diese Regierungen machen, je mehr sie das Fuder überladen, die Rechnung ohne die Bürgerinnen und Bürger, denn es kann nicht besonders vergnüglich sein, über Jahrzehnte mit Baustellen zu leben, neben ihnen aufzuwachsen und ihre Immissionen zu erdulden. Und wohin mit dem immensen Tunnelaushub? Ich habe einmal ausgerechnet: Etwa 15 Kilometer Ausbruchmaterial ergeben immerhin einen Sandhaufen von 400 Metern Durchmesser und 60 Metern Höhe.

Ich frage Sie im Namen der grünen Fraktion, aber auch im Namen aller vernünftigen Einwohner dieses Landes, die sich der Grenzen unseres Lebensraumes bewusst sind: Wo hören eigentlich die Begehrlichkeiten auf? Müssen wir nicht endlich unseren Bundesrat und die kantonalen Exekutiven in der Ostschweiz auf den Boden der Realität zurückholen? Sie schweben in Sphären jenseits von Gut und Böse. Daran ändert sich nichts, selbst wenn solcher Gigantismus hier im Hause mehrheitsfähig wird.

Ich erinnere Herrn Bundesrat Ogi daran, dass der Bundesrat am 17. Oktober über die Sanierung der Bundesfinanzen be-

rät. Mit jedem zusätzlichen Stück Schiene hätten eigentlich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger um so mehr das Recht, über dieses Jahrhundertvorhaben abzustimmen, wenn uns die direkten Volksrechte überhaupt noch etwas bedeuten.

Manchmal habe ich den Eindruck, je grösser die Projekte und die Geldsummen sind, die sie verschlingen, desto mehr scheut man sich, das Volk darüber zu befragen. Das Referendum, Herr Ogi, ist ein Volksrecht, das wir uns weder im Zusammenhang mit der Neat vermiesen lassen noch auf dem Altar von Europa opfern wollen.

Zu Herrn Bonny möchte ich sagen: Wenn das Referendum gutgeheissen wird, geht man nicht in den Schmolllwinkel. Das bedeutet nicht, dass wir dann den Schienentransitverkehr aufgeben. Aber wir gehen wieder auf das ursprüngliche Vorhaben ohne jede überflüssige Garnitur zurück.

Ich wende mich an alle in diesem Saal: Wenn Sie nicht Vernunft annehmen, werden Sie vom Souverän zur Vernunft gebracht!

Hess Peter: Herr Schmid hat nun soeben Herrn Biel unterstützt. Es hat keinen Wert, dass wir uns vertieft mit diesem Anliegen auseinandersetzen, weil der Rat – Sie mögen das jetzt bedauern oder nicht – den Grundsatzentscheid des Anschlusses der Ostschweiz an die Neat bereits getroffen hat. Das ist so hinzunehmen.

Herr Kollege Stucky hat die Probleme, die sich vor allem im Raum Zug mit der Erstellung der geplanten Tunneln aus dem Raum Thalwil/Wädenswil ergeben können, umfassend dargestellt. Das Problem liegt tatsächlich in der vorgeschlagenen Version, die die Planung nur bis an die Grenze des Raumes Zug heranführen will. Es ist für uns daher offen, wie das zusätzliche Volumen – mit dem mindestens die Planer rechnen – aus dem Raum Zürich durch den Raum Zug an den Gotthard geführt werden soll, sind wir zurzeit doch daran, die Kapazität im Bereich Zürich/Luzern durch die Einführung des Halbstundentaktes wesentlich zu erhöhen. Entscheidendes Moment für die zugerische Bevölkerung ist, dass durch die Erhöhung der Kapazitäten der Regionalverkehr zu leiden hat. Die SBB haben vor zwei Jahren verschiedene Regionalzugspaar gestrichen, was zu breiter Empörung geführt hat. Wir sind jetzt daran, diesen groben Fehler wieder zu korrigieren. Unsere Befürchtung geht dahin, dass gerade diese Probleme im Raum Zug – in Richtung Gotthard – nicht hinreichend geprüft wurden, wenn jetzt die vorgeschlagene Variante mit dem engen Planungssperimeter zum Tragen käme. Darum bitte ich Sie dringend, den Zusatzantrag Stucky zu unterstützen.

Bei aller Sympathie für Herrn Züger und seine SOB bin ich der Meinung, dass sein Antrag zu eng gefasst ist, will er doch nur die Planung im Raum Zug/Baar erweitert wissen. Es ist wichtig, dass wir das umfassender darstellen, indem auch die Frage einer Rigilehne-Variante geprüft wird.

Weber-Schwyz: Im Auftrag der FDP-Fraktion bitte ich Sie, den Antrag Stucky zu unterstützen. Kollege Stucky will nichts anderes als die Verbindung der Ostschweiz an die Gotthardtransversale sicherstellen. Dieses Ziel ist wesentlich und in einer späteren Etappe zu suchen. Wir wissen, dass die Realisierung dieser Verbindung in etwa 15 bis 20 Jahren zu erfolgen hat, nämlich dann, wenn die Gotthardtransversale steht und in Betrieb ist. Aus diesen Gründen scheint es mir wichtig und richtig, dass man im Hinblick auf die dann zumaligen technischen, geologischen und raumplanerischen Grundlagen Optionen offenhält.

Das Gebiet zwischen Zürichsee und Zug ist vor allem aus raumplanerischen Gründen sehr sensibel, dies abgesehen von den mangelnden Flächen, die zur Verfügung stehen. Man sollte sich heute nicht auf wenige Quadratmeter an beiden Endpunkten eines Tunnels fixieren. Man sollte sich auch nicht festlegen, bevor man die Transportbedürfnisse kennt. Man argumentiert mit künftigen Frequenzen, die überhaupt nirgends in Sicht sind, nicht einmal durch Prognosen erhärtet werden können. Man spricht von Gütermengen, die zu transportieren sind, die vermutlich überhaupt nicht anfallen werden. Der Ostschweizer Anschluss ist und bleibt eine Personentransport-

achse, und diesen Personentransportbedürfnissen muss in erster Linie Rechnung getragen werden.

Wir müssen die Optionen freihalten. Wir haben bei den Hauptachsen Gotthard und Lötschberg die Planungsspielräume als das Mittel gepriesen. Auch hier müssen diese Planungsspielräume offengehalten werden.

Ich habe auch eine persönliche Meinung zur ganzen Sache: Ich unterstütze in erster Linie den Antrag Stucky, weil ich meine, dass damit alles offenbleibt. Es bleiben auch Kombinationen zur Schweizerischen Südostbahn offen. Wenn dereinst das Konzept steht, wie es aus den Beschlüssen der Räte hervorgeht, muss man Uebergangslösungen suchen, in Kombinationen mit der Südostbahn. Aus diesem Grund möchte ich vor allem eine Bitte an Herrn Bundesrat Ogi richten, nämlich dass man die Verbindungen, die Kontakte zum Kanton Schwyz und zu den Trägern dieser Bahn, auf eine Ebene stellt, wie sie bis heute nicht gepflegt wurden. Wenn nur auf Direktorenebene verhandelt wird, ist natürlich die Lust an den Umsätzen immer grösser als an den Erträgen. Die Finanzträger müssten bei dieser Frage miteinbezogen werden, vor allem der Kanton Schwyz, der die hohen Defizite mitzutragen hat.

Ein Weiteres, Herr Bundesrat Ogi: Ich möchte Sie bitten, dass man, wenn die Beschlüsse dereinst feststehen, auch bezüglich der Südostbahn eine entsprechende Prospektivstudie an die Hand nimmt. Es ist die Einbettung in ein Konzept vorzusehen, das praktikabel und wirtschaftlich ist. Man darf diese Südostbahn nicht ihrem Schicksal überlassen, um nach 15 oder 20 Jahren festzustellen, dass sie keine Frequenzen mehr aufweist.

Sollte der Antrag Stucky nicht durchgehen, dann unterstütze ich den Antrag Züger. Der Kanton Schwyz hat an der Gotthardachse Lasten zu tragen; man mutet sie ihm zu, und er trägt sie mit. Aber dass man einer Bahn, die zwei Kantonsteile verbindet, noch das Wasser abgraben will, das kann er nicht dulden – diese zusätzlichen Nachteile können im äusseren Kantonsteil zum grossen Problem werden.

Also mindestens: nicht nur Ueberbindung von Lasten, sondern auch Rücksichtnahme, das dürfen wir fordern!

M. Zbinden Paul, rapporteur: On donne en général la parole aux porte-parole de groupe, mais j'ai l'impression, au fur et à mesure des observations, qu'il s'agit de porte-parole de régions que nous entendons.

A l'article 6, alinéa 1bis, il s'agit formellement de l'intégration de la Suisse orientale au transit alpin par deux tunnels, celui du Zimmerberg et celui de l'Hirzel. La commission a voté cette intégration par 15 voix contre 4. En fait, il s'agit de la réalisation du mariage dont le principe a été décidé à l'article 2. C'est l'article topique sur lequel vous devrez voter ici. Mais, pour intégrer la Suisse orientale, il faut un ou deux tunnels – ou si vous préférez, un tunnel et demi – comme nous le proposons le Conseil fédéral et le Conseil des Etats.

Il s'agit donc du tunnel du Zimmerberg qui relie la région de Zoug à Zurich et qui coûtera 410 millions de francs, et du tunnel de l'Hirzel qui réunit la région de Zoug à Pfäffikon, et qui coûtera 320 millions de francs. Cela représente les 730 millions qui figureront dans l'arrêté D dont nous allons encore discuter. Le choix du Conseil fédéral est bien motivé. Je l'ai démontré à l'entrée en matière, il s'agit non seulement d'intégrer une région, mais aussi de permettre la suite du transit alpin vers les régions du sud de l'Allemagne à travers Zurich et Schaffhouse et, par St. Gall, vers Munich et l'Autriche. Ces deux tunnels permettent donc la réalisation de cette intégration.

Nous discutons en outre sur le périmètre de planification de la sortie sud et des deux sorties nord des deux tunnels. En ce qui concerne Wädenswil/Au pour la sortie nord de l'Hirzel, il s'agit d'un à deux kilomètres environ de périmètre de planification. Il nous semble que cela est suffisant. Il en est de même pour la sortie nord du Zimmerberg dans la région de Thalwil. De l'autre côté, la sortie sud, telle qu'elle est fixée dans le texte du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, en ne parlant que de Litti/Baar, est un peu étroite. A mon avis, selon l'interprétation du texte, on peut aussi parler de la région de Baar, de sorte que le Conseil fédéral aura une certaine liberté pour détermi-

ner la sortie sud des deux tunnels. Nous vous proposons donc de voter ces deux tunnels tels que la commission vous le propose.

En ce qui concerne la proposition de M. Stucky qui demande à étendre le périmètre de planification pour l'Hirzel, il faudra l'élargir le long du lac de Zurich, entre Freienbach et Wädenswil, d'une part, et entre Thalwil et Baar/Arth au sud, d'autre part. Il ne l'a pas expressément dit, mais en fait, avec ce périmètre élargi, il permet non seulement de construire le tunnel de l'Hirzel, mais aussi un tunnel pour le Sattel. Il y a donc deux variantes et si vous regardez la carte, il est évident qu'il serait possible de construire deux tunnels. La loi sur les chemins de fer ne permet pas une telle formule, car elle exige que les nouvelles lignes décidées soient déterminées, ou du moins déterminables. Je vous invite donc à rejeter la proposition Stucky. Nous avons estimé que l'Hirzel était la bonne solution.

Quant à la proposition de M. Züger, le anti-Hirzel, elle est en soi très sympathique, puisqu'il s'agirait là d'économiser 320 millions de francs. Or, nous estimons que l'Hirzel est nécessaire pour intégrer raisonnablement la Suisse orientale et pour soulager également le centre de Zurich de tout le trafic qui vient de la Suisse orientale, respectivement du nord et de l'est de ce pays.

Nous avons longuement discuté aussi de la Südostbahn (SOB) entre Arth et Pfäffikon. Elle existe et je suppose qu'elle devra être maintenue, mais nous ne pouvons pas résoudre le problème de ce chemin de fer par le biais du transit alpin. Je dois donc vous inviter à rejeter les deux propositions individuelles et à adopter, avec le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la commission, l'article 6, alinéa 1bis.

Bundesrat Ogi: Sie haben gestern dem Konzept, nämlich dem Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse, zugestimmt. Ich sage gleich zu Beginn: Es tut mir leid, Herr Stucky, wenn ich die Kantone Zug und Schwyz bei dieser Vernehmlassung zuwenig einbezogen habe. Ich möchte mich dafür entschuldigen. Ich mache aber eine Nuancierung im Fall des Kantons Zürich; Sie haben auch den Kanton Zürich erwähnt. Wir haben den Kanton Zürich immer eingeladen, aber der damalige Regierungsrat hatte verständlicherweise keine Zeit.

Sie haben von uns eine rasche Gangart verlangt, das heisst, dass wir die Ostschweizer Botschaft mit der Gesamt-Neat hier – wenn möglich – in der Herbstsession vorlegen; das haben wir getan. Deshalb ist der Kontakt zum Kanton Schwyz und zum Kanton Zug nicht in jener Weise aufgenommen worden, wie es nötig gewesen wäre. Von einem Mangel an Achtung möchte ich nicht reden. Ich möchte mich dafür entschuldigen. Ich werde aber übermorgen mit Herrn Weber-Schwyz und Herrn Züger – so hoffe ich – in Einsiedeln bei der 100-Jahr-Feier der SOB, der Schweizerischen Südostbahn, anwesend sein und mich meiner Verantwortung stellen. Bei der Jubiläumsansprache werde ich das weiter ausführen, was ich hier aus Zeitgründen nicht sagen kann.

Ich bitte Sie dringend, beide Anträge abzulehnen. Wenn Sie dem Antrag von Herrn Züger folgen, dann amputieren Sie das Ostschweizer Konzept, dann entfernen Sie den Hirzeltunnel, und die Ostschweizer Kantone werden mit dieser Botschaft und mit diesem Konzept nicht mehr einverstanden sein. Der Ostschweizer Anschluss ist ohne den Hirzeltunnel wertlos. Die schnelle Verbindung, die höhere Standortgunst und die rationellere Güterverkehrsbewältigung werden in Frage gestellt. Deshalb haben diese Anträge und diese Abstimmung eine ganz grosse Bedeutung.

Die Vorlage ist eine ausgewogene Vorlage. Sie hat in der Ostschweiz eine mittlere Zufriedenheit ausgelöst. Herr Kühne hat sie gestern als Mini-Botschaft bezeichnet. Wir haben das gemacht, was wir – nicht zuletzt auch mit Blick auf die Finanzlage – verantworten dürfen. Was wären die Alternativen gewesen? Sattel-Basistunnel: 1,6 Milliarden Franken; Uetliberg-Rooterberg-Rigi-Tunnel: 3,1 Milliarden Franken – mir wird schwindlig –; Uetliberg-Rigilehne: 2,5 Milliarden Franken; Zimmerberg/Hirzel-Rosshorn: 2,2 Milliarden Franken; Zimmerberg/Hirzel-Walchwilberg: 2,1 Milliarden Franken. Das wären die Alternativen gewesen. Diese Varianten übersteigen – wir müssen es ganz klar sagen – unsere Möglichkeiten.

Eine Alternative wäre gewesen, die bestehende SOB auszubauen. Die Kosten wären in etwa gleich gewesen wie für den Hirzeltunnel, dessen Bau wir Ihnen nun beantragen. Aber die Steigung von 50 Promille – die zu überwindende Höhendifferenz von 520 Metern, aus dem Raum Zürichsee über Rothenthurm in den Raum Schwyz, auf der Nordseite und von 422 Metern auf der Südseite – hätte den Bau einer leistungsfähigen Eisenbahn für den Güterverkehr verunmöglicht.

Herr Züger und Herr Weber, die SOB hat eine Zukunft, wenn sie selbst an die Zukunft glaubt, und wir werden über diese Zukunft am nächsten Samstag noch miteinander sprechen. Sie hat eine Zukunft, wenn man jetzt nicht schlappmacht; man darf jetzt nicht enttäuscht sein. Ich kann Ihnen sagen, dass im achten Rahmenkredit für die Privatbahnen die SOB nicht vergessen wird. Wir wollen der SOB helfen, wir wollen etwas tun, und wir sind bereit, Herr Weber, diese von Ihnen geforderte Perspektivplanung mit der SOB in die Hand zu nehmen; aber es hängt in erster Linie von der SOB ab, auch von deren Innovationsgeist, ob sie Erfolg haben wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen auch sagen, Herr Weber: In bezug auf die Neat hatten wir mit dem Kanton Schwyz eine hervorragende Verbindung. Es ist nicht so, wie Sie es darzustellen versucht haben, dass der Kanton Schwyz nur Lasten tragen muss; die Neat-Strecke kommt fast vollständig in den Boden. Die Lösung, die wir in Sachen Neat-Linienführung mit dem Kanton Schwyz getroffen haben, ist für diesen wohl optimal. Besser hätte man es nicht lösen können.

Ich habe es langsam satt – ich muss das sagen –, wenn man mir immer wieder vorhält, die Kaderleute der SBB seien mit dieser Variante nicht einverstanden. Ich kann Ihnen einen Brief zeigen, Herr Stucky, worin sich die Generaldirektion der SBB mit dieser Lösung einverstanden erklärt. Ich möchte den SBB über ihre Kanäle einmal sagen, dass sie ihre Kaderleute etwas disziplinierter an die Leine nehmen sollten.

In bezug auf den Antrag von Herrn Stucky möchte ich Ihnen einfach sagen, Wädenswil/Au-Litti ist die kürzeste Verbindung, und bei Litti sind das Tunnelportal und gleichzeitig die Verbindung mit der bestehenden Linie Zürich–Zug; das lässt sämtliche Optionen offen. Das ist der Grund, weshalb wir diese Lösung getroffen haben. Ich werde mit den Regierungen der Kantone Schwyz und Zug, wie Sie das verlangt haben, noch einmal zusammenkommen und das mit ihnen besprechen.

Ich muss aber doch sagen, dass die Regierungen beider Kantone im Rahmen der ständerätlichen Kommission die Möglichkeit hatten, ihre Probleme vorzutragen. Die Probleme des Kantons Zug – ich habe hier ein Protokoll vor mir – waren nicht so gross, dass man jetzt diese Variante ablehnen müsste.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag von Herrn Stucky nicht zu folgen. Im Eisenbahngesetz ist auch festgehalten, dass die Tunnelportale möglichst genau zu bezeichnen sind. Der Satteltunnel würde 1,6 Milliarden Franken kosten. Der grosse Satteltunnel wäre – Herr Züger – ein schlimmerer Konkurrent für die SOB als der Hirzel, das wissen Sie als Kenner der Region. Ich bitte Sie deshalb, die Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardachse jetzt nicht mit einem unbedachten Entscheid in Frage zu stellen. Ich bitte Sie dringend, die Anträge Züger und Stucky abzulehnen.

Herr Hess hat Fragen in bezug auf den Regionalverkehr gestellt. Aus Erfahrungen kann man Lehren ziehen und besser werden. Die SBB sind daran, im Regionalverkehr besser zu werden. Ich kann Ihnen sagen, dass der Regionalverkehr Zug–Zürich, Zug–Luzern wegen diesen Massnahmen nicht verschlechtert werden soll.

Schliesslich zu Herrn Schmid: Das Referendum ist ein Volksrecht, ich weiss es, und das Volk soll dieses Recht auch ausschöpfen. Wenn Sie den Eindruck haben, ich habe dieses Volksrecht in Frage gestellt, ist das nicht ganz richtig. Aber es fragt sich, wer am Schluss der Verlierer ist. Das Volk wäre der Verlierer, wenn es in 20 oder 30 Jahren nicht auf die Neat zählen könnte. Was wird in diesem Land sein, wenn die Neat nicht funktioniert? Das Chaos auf der Strasse! Unsere Autobahnen werden zu Staubahnen. Wir haben Autobahnen gebaut für 35 Milliarden Franken, und wir werden weitere Autobahnen für 18 Milliarden Franken bauen. Aber diese Masse an zusätzli-

chem Transport wird nicht von der Strasse übernommen werden können. Deshalb müssen Sie sich bewusst sein, dass wir diese Neat brauchen, und dafür kämpfe ich.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	98 Stimmen
Für den Antrag Stucky	27 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	89 Stimmen
Für den Antrag Züger	38 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	35 Stimmen

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten, aber:

.... Finanzierung; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Minderheit

(Thür, Ammann, Fischer-Seengen)

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den Ausbau der Zufahrtsstrecke im zentralen Mittelland

(Rest wie Mehrheit)

Antrag Fischer-Sursee

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Aregger

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Bircher Silvio

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den erforderlichen Ausbau der Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden sicher

(Rest wie Mehrheit)

Art. 6bis

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir, mais:

.... cette extension; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Minorité

(Thür, Ammann, Fischer-Seengen)

La Confédération garantit jusqu'à la mise en service des transversales alpines l'extension des lignes d'accès dans la partie centrale

(Reste selon la majorité)

Proposition Fischer-Sursee

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Aregger

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Bircher Silvio

La Confédération garantit jusqu'à la mise en service des transversales alpines l'extension requise des lignes d'accès dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays

(Reste selon la majorité)

Thür, Sprecher der Minderheit: Wir haben gestern über den Schicksalsartikel für die Umwelt verhandelt. Heute geht es bei Artikel 6bis um die Schicksalsfrage für den Regionalverkehr. Es geht um die grundlegende Frage, wie die regionale Versorgung im Rahmen des Neat-Konzeptes sichergestellt werden kann. Es geht um die Frage, ob die Ziele von «Bahn 2000» durch die Neat gefährdet werden. Bei der Beurteilung dieser

Frage stütze ich mich auf zwei Stellungnahmen ab. Ich erwähne zunächst jene des Regierungsrates des Kantons Aargau, welcher in einem Schreiben vom 29. Mai 1991 an die Aargauer Deputierten die Alarmglocke zog. In diesem Schreiben stellte der Regierungsrat die Frage, ob der Vorschlag in Artikel 6bis gemäss nationalrätlicher Fassung im Lichte der jüngsten Entwicklungen ausreichend sicherstellt, dass inskünftig der Reisezugsverkehr und insbesondere der Regionalverkehr unter der erhöhten Beanspruchung der Kapazitäten durch den Alpentransit im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» wirklich gesichert bleiben. Wörtlich heisst es in diesem von Regierungsrat Pfisterer unterschriebenen Schreiben: «Unter diesem Aspekt haben wir nun leider in den letzten Monaten alarmierende Anzeichen dafür gefunden, dass das Ungenügen der Mittellandzufahrten eben doch zu einem ernsthaften Problem wird, das auch von den Organen der SBB und der Bundesverwaltung nicht mehr länger negiert werden kann.»

Bereits wurde dem Aargau von der Generaldirektion der SBB signalisiert, dass der Ausbau des Regionalverkehrs im unteren Fricktal schon allein durch die erhöhte Beanspruchung durch den Huckepack-Korridor weitere Ausbauten erfordern wird. Im weiteren hat die Kreisdirektion II der SBB schriftlich eröffnet, dass die Führung der Regionalzüge im Raume Lenzburg/Hendschiken/Othmarsingen möglicherweise abgeändert werden müsste. Gemäss Regierungsrat heisst das im Klartext, dass die bestehende Direktverbindung Brugg-Lenzburg-Wohlen-Arth-Goldau aufgegeben werden müsste bzw. dass der Regionalzugsverkehr aus dem Raum Lenzburg durch den Heitersbergtunnel in Richtung Zürich ohne weitere Ausbauten nicht realisiert werden könnte.

Am alarmierendsten gemäss Aargauer Regierung ist allerdings eine Unterlage, die unter dem Titel «Betriebliche Plattform» der Verkehrskommission des Nationalrates überreicht worden ist. Darin wird aufgrund von Abschätzungen zu beweisen versucht, dass die Kapazität des Zufahrtsliniennetzes grundsätzlich genügend sei, allerdings mit dem Eingeständnis, dass der Regionalzugsverkehr auf gewissen Strecken ganz oder teilweise auf die Strasse verlegt werden müsse. Dabei wird namentlich das Freiamt erwähnt, wo beispielsweise der Regionalzugsverkehr Brugg-Lenzburg-Wohlen von heute rund 60 Zügen auf 22 Züge reduziert werden müsste, um den geforderten Nachweis zu erbringen. Im erwähnten Schreiben heisst es: «Unsere Befürchtungen über die Konsequenzen des Transitverkehrs für den Kanton Aargau werden durch diese Unterlagen, die uns zum Teil erst in den letzten Wochen zugespielt worden sind, also noch weit übertroffen.»

Der Regierungsrat des Kantons Aargau bittet deshalb, dass Artikel 6bis, wie er in der nationalrätlichen Fassung vorliegt, präzisiert und verbindlicher gestaltet wird, indem nicht nur gesagt wird, die Zufahrtsstrecken seien innert nützlicher Frist entsprechend den Notwendigkeiten auszubauen, sondern dass dies bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien zu geschehen habe. Ich bin der Auffassung, dass diese Präzisierung unbedingt Aufnahme in diesen Artikel finden müsste.

In den letzten Wochen hat sich auch eine VCS-Studie mit den Auswirkungen der Neat auf den Regionalverkehr auseinandergesetzt. In dieser Studie wird folgendes klare Fazit gezogen:

«1. Nach dem heutigen Konzept wird die Neat kapazitätsmässig auf Kosten des regionalen und nationalen Verkehrs (Regionalzüge, S-Bahn, Schnellzüge, Nahgüterzüge) auf den Zulaufstrecken gebaut.

2. Soll die Neat soviel Verkehr aufnehmen können, wie für die Kostendeckung nötig ist, und gleichzeitig den nationalen Verkehr nicht verdrängen, so werden über kurz oder lang verschiedene heute nicht vorgesehene Ausbauten der Zulaufstrecken notwendig sein. Beim Planungsstand 2020 belaufen sich deren Kosten auf 4 bis 5 Milliarden Franken Preisstand 1991. Diese Zusatzkosten vermindern ihrerseits den Grad der Kostendeckung.»

Bundesrat Ogi selber hat in der Kommissionsberatung ausgeführt, dass allein die Strecke im Raume Brugg/Lenzburg/Wohlen, wenn sie ausgebaut werden müsste, einen Betrag

von einer Milliarde Franken erfordern würde, weshalb dieser Antrag abgelehnt werden müsse. Das heisst im Klartext, dass die Neat auf Kosten des Regionalverkehrs entsteht, dass man in Kauf nimmt, dass sich der Regionalverkehr unter Umständen auf die Strasse verlagern muss, was in keiner Art und Weise akzeptabel ist.

Kollege Bircher hat einen ähnlich lautenden Antrag gestellt wie die Minderheit. Er will, dass der Bund bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den Ausbau der erforderlichen Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland zur Verfügung stellt. Dieser Zusatz enthält keine materielle Differenz zum Minderheitsantrag. Selbstverständlich sind im bestehenden Artikel 6bis nur jene Zufahrtsstrecken gemeint, die erforderlich sind; die nicht erforderlichen Zufahrtsstrecken müssen selbstverständlich nicht in Betracht gezogen werden. So gesehen ist der Antrag Bircher materiell gleichbedeutend wie der Minderheitsantrag. Sie können dem einen oder dem anderen Antrag zustimmen.

Fischer-Sursee: Wir haben richtigerweise bei Artikel 6bis seinerzeit hinzugefügt, dass die Zufahrtsstrecken innert nützlicher Frist ebenfalls ausgebaut werden müssen. Der Ständerat hat *expressis verbis* auch noch die Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland erwähnt. Diese Fassung scheint mir logisch und sachlich richtig zu sein, sie ist aber auch intellektuell redlich. Sinn und Zweck der Neat ist es ja, einerseits den internationalen Güterschwerverkehr auf die Schiene zu bringen, andererseits das schweizerische Bahnnetz an das europäische Hochleistungsnetz anzuschliessen, das heisst, den Personenverkehr in dem Sinne miteinzubeziehen, dass die attraktiven Zentren der Schweiz für den Personenverkehr innert kurzer Zeit erreichbar sind. Wie soll das geschehen? Es geschieht durch den Ausbau der Zufahrtsstrecken. Zu den Zufahrtsstrecken gehören logischerweise die Knotenbahnhöfe.

Die Kette ist immer so stark wie ihr schwächstes Glied. Das gilt auch für die Kapazität der Bahn: Tunnel und Fahrstrecken nützen wenig, wenn an gewissen Stellen Engpässe bestehen. Ein solcher Engpass besteht beispielsweise in Luzern. Ich kann Ihnen das am Beispiel des Bahnhofes und der Stadt Luzern gut darlegen. Die derzeitige maximale Kapazität des Bahnhofes Luzern beträgt 380 Züge. Gemäss Fahrplan 1990/91 verkehren heute bereits 378 Züge. Also ist die Kapazität bereits voll ausgeschöpft. Die «Bahn 2000» rechnet mit zusätzlichen 180 Zügen; wenn die Neat noch dazukommt, ist der Bahnhof Luzern hoffnungslos verstopft. Sie wissen es: Wir haben dort bei der Zufahrt ein Nadelöhr. Die Züge müssen mit geringer Geschwindigkeit fahren; sie müssen im Bahnhof eine Spitzkehre machen, da es sich um einen Sackbahnhof handelt.

Der Ausbau der Zufahrtsstrecke ist praktisch nicht oder nur mit ungeheurem Aufwand möglich, weil er bautechnisch äusserst schwierig ist und die Raumverhältnisse problematisch sind. Somit bringt nur ein Durchgangsbahnhof Luzern die richtige Lösung. Sie wissen, dass seinerzeit beim Neubau die entsprechenden Vorarbeiten geleistet wurden, so dass es technisch problemlos möglich ist.

Ich erinnere Sie an die Aussage des Kommissionspräsidenten, als die seinerzeitige Ständesinitiative für einen Durchgangsbahnhof Luzern behandelt wurde. Dort hat der Präsident wörtlich gesagt: «Die Bundesbahnen gehen davon aus, dass für diese Verbesserung im Reiseverkehr (auf der Nord-Süd-Achse) nicht nur der Gotthard-Basistunnel, sondern auch der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut werden müsste.» Ich verweise Sie auf das Protokoll, das Amtliche Bulletin des Nationalrats, 1983, Seite 1370. Geschieht dies nicht, dann ist die Folge, dass Luzern von den internationalen Reisezügen umfahren wird.

Luzern ist aber ein touristisches Zentrum. Es ist Ausgangspunkt für viele Touristenorte der Innerschweiz. Wir müssen uns klar sein: Wir bauen die Alpentransversale nicht nur für die Bedürfnisse des internationalen Personenverkehrs in dem Sinne, dass Reisende aus dem Ausland die Schweiz von Basel bis Chiasso innert drei Stunden durchfahren und von unserer Landschaft ein Auge voll nehmen können und ausser dem Abfall hier in der Schweiz keinen Fünfer zurücklassen. Wir müssen auch für unsere innerschweizerischen Bedürfnisse,

also für die Personenverkehrs-Bedürfnisse innerhalb der Schweiz, bauen, und dazu gehört, dass z. B. auch die Strecken Basel–Luzern, Tessin–Luzern problemlos befahren sind.

Die Formulierung, wie sie der Text vorsieht, ist ja durchaus offen. Es ist vor allem auch der zeitliche Faktor offen; man kann im Baukastensystem bauen. Es ist also nicht so, dass sofort gebaut werden muss, sondern man kann sich nach den finanziellen Mitteln richten.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat auf eigene Kosten – ich betone das – eine Zweckmässigkeitsstudie ausarbeiten lassen, die zeigt, dass dieser Ausbau realistisch, möglich und auch sinnvoll ist.

Ich bin daher der Meinung, wir müssten unseren echten schweizerischen Bedürfnissen Rechnung tragen und daher diese Knotenbahnhöfe ausbauen, vor allem den Bahnhof Luzern.

Sie wissen ja: Die Zentralschweiz und Luzern liegen im Herzen der Schweiz. Ich bitte Sie, auch ein Herz für das Herz der Schweiz zu haben.

Aregger: Der Antrag Fischer-Sursee ist identisch mit meinem Antrag. Ob er angenommen wird oder nicht, ändert nichts an der Tatsache, dass das Problem der einzigen doppelspurigen Zufahrtslinie zum Bahnhof Luzern gelöst werden muss. Nachdem schon die «Bahn 2000» eine Steigerung auf über 500 Züge bringen soll, ist es eigentlich erstaunlich, dass die Kapazitätserweiterung nicht schon gebaut wird. Wie soll denn der zusätzliche Verkehr im Zusammenhang mit dem Gotthard-Alpentransit verkraftet werden? Wenn das Problem nicht bald entschlossen angegangen wird, degradieren wir den neuen Bahnhof Luzern zu einer Glas- und Betonfassade.

Luzern ist sehr enttäuscht darüber, dass weder im Rahmen der Vorlage «Bahn 2000» noch im Rahmen der Gotthard-Alpentransit-Vorlage zu einem betrieblich schon lange bekannten Missstand Stellung genommen wird oder konzeptionelle Lösungsansätze aufgezeigt werden.

Mit der Zustimmung zur Fassung des Ständerates schlagen Sie die Türe nicht zu; Sie öffnen sie, wenn auch nur einen Spalt breit, aber Sie schaffen der Alpentransit-Vorlage neue Freunde, die sie meiner Meinung nach dringend braucht.

Bircher Silvio: Sie haben den bisherigen Voten entnehmen können: Es geht um ein Problem der zentralschweizerischen Kantone, derjenigen Kantone, die einen grossen Anteil unseres schweizerischen Eisenbahnnetzes ausmachen. Man kann sicher auch sagen, dass sie doch ein rechtes Gewicht auf die Waagschale legen.

Das Kernproblem, das bisher umstritten war – bei dem Aussage gegen Aussage steht –, ist folgendes: Die betroffenen Kantone sagen aufgrund ihrer eigenen näheren Untersuchungen, dass mit der Inbetriebnahme der Neat Engpässe bei ihrem regionalen und beim Schnellzugsnetz entstehen würden. Das heisst also, wenn die Neat voll läuft, müssten Regionalzüge oder Schnellzüge in ihrer Region über die Klinge springen. Es ist natürlich verständlich, dass diese Kantone sich jetzt wehren, dass sie die bisher abgegebenen Versprechen, nach denen die Kapazitäten auf dem bisherigen Zufahrtsschiennetz genügen würden, in Zweifel ziehen und dass sie eine Sicherheit haben wollen.

Wenn ihre Bedenken berechtigt sind, brauchen wir den Ausbau dieser Zufahrten. Man muss sich diesbezüglich zusätzlich vergewissern. Diese Kantone haben die Auswirkungen des Transitverkehrs: Sie haben die Lärmimmissionen, sie haben andere Nachteile in Kauf zu nehmen. Also dürfen sie sicher nicht bestraft werden, indem man ihnen noch ihren eigenen öffentlichen Verkehr schmälert.

Ich glaube, das ist eigentlich der Kern dieses Artikels 6bis. Wir müssen nach einer Fassung ringen, diese Fassung über die Bühne bringen; eine Fassung, die für einmal weder die Ostschweiz noch die Westschweiz betrifft – obwohl diese beiden Regionen wichtig sind –, sondern prioritär entlang des Nord-Süd-Stranges durch die Schweiz legitime, eigene öffentliche Verkehrsinteressen sicherstellt. Es geht – geographisch gese-

hen – um die Bereiche nördlich von Arth-Goldau und südlich von Lugano; auch der Kanton Tessin ist also inbegriffen, die Strecke, auf der die Basislinie nach Lugano beendet ist. Die Basislinie erstreckt sich von Arth-Goldau bis Lugano. Auch dort, im Kanton Tessin, sind ähnliche Befürchtungen von den kantonalen Instanzen deponiert worden.

Wir haben nördlich von Arth-Goldau vor allem den Durchgangsbahnhof oder – je nachdem, wie er ausgestaltet wird – den Sackbahnhof Luzern. Die Zufahrt nach Luzern ist nicht sichergestellt; dann ist die Zufahrtsstrecke durchs Freiamt sehr exponiert; im weitern sind der Zugang durchs Fricktal und der ganze Agglomerationsverkehr von Basel in Richtung Fricktal, der immer grösser wird, problematisch. Wenn Sie dort eine Neat-Kapazität haben, die diesen Verkehr verdrängt – es sind Verkehrsexperten dieser Kantone, nicht wir Politiker, die diese Zahlen auf den Tisch legen und sagen, nach Inbetriebnahme der Neat würden diese und jene Regionalzüge gestrichen –, dann müssen wir unseren öffentlichen Verkehr auf Bussen oder, was noch gravierender wäre, wieder über den Privatverkehr abwickeln; da machen wir nicht mit. Man muss schon sehen: Es stecken dahinter reelle Berechnungen und wirkliche Befürchtungen der betroffenen Kantone.

Was hält nun der Bundesrat diesen Befürchtungen entgegen? Er ist ja auch nicht so dumm und sagt einfach: Warten wir einmal, was da kommt, bis der Verkehr zusammenbricht. Vielmehr hat der Bundesrat vorgesorgt und gesagt: Wir gehen nach dem Baukastensystem vor; wenn diese Strecken wirklich nicht reichen sollten, beantragen wir dann den nötigen Kapazitätsausbau. Aber das geht diesen Kantonen zuwenig weit. Diese Kantone befürchten, dass es, wenn die Inbetriebnahme der Neat einmal vollzogen ist und dieses Baukastensystem spielen soll, notwendigerweise Jahre dauert, bis die Bauten vollendet sind. Sie kennen die Einsprachefristen und die Dauer der ganzen Planungs- und Projektierungsphase. Das wird dann sicher einige Jahre dauern.

Deshalb jetzt ein Gegenantrag. Sie haben den Beschluss des Ständerats und den Antrag der Minderheit (Thür); ich aber habe die Meinung vertreten – und Ihnen deshalb diesen schriftlichen Antrag vorgelegt –, dass wir etwas entgegenkommen können, auch um keine Zufahrtsausbauten auf Vorrat zu machen, und dass wir die erforderlichen Zufahrtsstrecken bis zur Inbetriebnahme der Neat anpassen müssen. Diese sind im Gespräch zwischen Bundesrat, SBB und den betroffenen Kantonen zu ermitteln: Stimmen die vorliegenden Zahlen, stimmen die Befürchtungen? Wenn ja, dann sind bis zur Inbetriebnahme der Neat die erforderlichen Ausbauten vorzunehmen.

Was Herr Thür in seinem Minderheitsantrag vergessen hat: Es geht natürlich auch um den Kanton Tessin. Man kann nicht so egoistisch sein und nur alles, was nördlich von Arth-Goldau geschieht, einbeziehen. Man muss so ehrlich sein und auch den ganzen Planungsbereich südlich von Lugano einbeziehen. Also habe ich in meinem Antrag noch «und im Süden» eingefügt, wo der Tessiner Regionalverkehr bedroht sein könnte. Auch die Tessiner haben uns solche Zahlen vorgelegt; auch dort müsste bis zur Inbetriebnahme der Neat, nur sofern erforderlich, ein Ausbau der Zufahrtsstrecken vollzogen werden. Ich bitte Sie also sehr, auch im Sinne eines Entgegenkommens – sowohl gegenüber Ständerat wie auch gegenüber den betroffenen Kantonen –, dem Kompromissvorschlag, den ich vorgelegt habe, zuzustimmen.

Ich kann Ihnen verraten – obwohl Referendumsdrohungen nicht mehr wirken und auch deplaziert sind –: Diese Kantone haben im Gespräch mit uns genau das gleiche gesagt. Wenn ihr hier nicht erwirken könnt, dass uns der Bundesrat, dass ihr uns mit dieser Vorlage entgegenkommt, dann werden wir zentralen Mittellandkantone dieser Vorlage reserviert bis ablehnend gegenüberstehen. Ich habe mich verpflichtet, mich für diese Anliegen hier einzusetzen, und ich stehe auch hinter der Neat-Vorlage; aber ich muss Sie einfach bitten, mit dem gleichen Ernst, mit dem wir uns der Walliser Anliegen und des Einbezugs der Ostschweiz angenommen haben, auch hier, wo es um zentralschweizerische, um zentrale schweizerische Anliegen geht, mitzumachen und uns etwas entgegenzukommen. Deshalb bitte ich Sie um Unterstützung meines Antrages.

Bonny: Zuerst möchte ich einmal den falschen Eindruck korrigieren, der jetzt durch die Antragsteller bewirkt worden ist, nämlich dass wir mit Bezug auf den Ausbau dieser Zufahrtsstrecken mit leeren Händen dastehen. Das stimmt natürlich nicht.

Die Kommissionsmehrheit und die freisinnig-demokratische Fraktion beantragen Ihnen, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten, wonach innert nützlicher Frist der Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicherzustellen und die Finanzierung zu regeln ist. Wir gehen jetzt noch einen Schritt weiter, indem wir auch die Koordination mit den Privatbahnen miteinbeziehen wollen – eine Idee, die vom Ständerat her kam.

Nachdem wir jetzt verschiedene Sündenfälle des Ständerates ausgemerzt haben, geht es hier darum, auch einen letzten, wichtigen Sündenfall zu beseitigen. Es geht doch nicht an, dass wir diese Knotenbahnhöfe einbeziehen. Es wird jetzt immer wieder vom Bahnhof Luzern gesprochen; das ist unvollständig. Bei dieser Formulierung sind aber auch andere Knotenbahnhöfe denkbar. Da ist Spielraum offen, und Spielraum im Zusammenhang mit der Neat – das haben wir gelernt – heisst immer auch finanzielle Konsequenzen. Wir sehen auch nicht ein, was die Öffnung nach Süden soll; dort werden auf andere Weise, durch Abgrenzungen, klare Lösungen getroffen werden müssen. Dann muss ich sagen: Der Antrag Bircher Silvio mit dem Hinweis auf den «erforderlichen» Ausbau bringt an sich nichts. Ich hoffe nämlich sehr, dass wir uns bei der nationalrätlichen Fassung, wo wir ja auch von Ausbau sprechen, auf den wirklich erforderlichen beschränken; das ist doch selbstverständlich.

Aus all diesen Gründen möchte ich Ihnen im Namen der freisinnigen Fraktion beliebt machen, dass wir hier die Linie – mit der kleinen Korrektur: «Koordination mit den Privatbahnen» –, die wir im ersten Beschluss gefasst haben, beibehalten sollten.

Fischer-Seengen: Gelegentlich wird mir der Vorwurf gemacht, ich sei für die Streichung der Zusatzanträge, sei mir aber nicht zu schade, trotzdem Sonderwünsche des Aargaus zu vertreten. Ich muss Ihnen sagen: Der Minderheitsantrag Thür und der Antrag Bircher Silvio sind nicht in die Kategorien «Wunschkonzept» oder «Zusatzwünsche» einzureihen. Sie hängen direkt mit der Funktionsfähigkeit der Neat zusammen. Ein Ja zu den Transversalen bedeutet logischerweise auch ein Ja zu den Zufahrtsstrecken; ohne Zufahrtsstecken funktioniert die ganze Neat nicht. Der Antrag der Minderheit (Thür), der das Begehren zeitlich etwas früher fixieren möchte, könnte tatsächlich, wie Bundesrat Ogi anlässlich der Kommissionssitzung ausgeführt hat, zu einem Missverständnis führen, indem er so interpretiert wird, dass bis zur Inbetriebnahme nicht nur nötige, sondern auch wünschbare Ausbauten realisiert werden sollen. Ich bin ganz klar nicht dieser Meinung, sondern finde, dass man es auf das Notwendige, auf das tatsächlich erforderliche reduzieren müsse, und dem trägt nun der Antrag Bircher Silvio Rechnung.

Ich bitte deshalb die Minderheit, ihren Antrag zurückzuziehen und dafür den Antrag Bircher Silvio zu unterstützen.

Lanz: Ich spreche nicht für die SP-Fraktion, sondern Herr Silvio Bircher hat mir drei Minuten seiner Redezeit, die er nicht mehr nutzt, für ein persönliches Wort abgetreten.

Ich bin auch intellektuell redlich und sage Ihnen, worum es geht: Unser Luzerner Bahnhof ist modern, wurde Ende des 20. Jahrhunderts gebaut, hat aber eine Zufahrt, die über hundert Jahre alt ist und einfach nicht zu genügen vermag. Es handle sich nicht um ein Neat-Problem, wird mir der Bundesrat sagen. Das ist zwar nicht die ganze Wahrheit. Aber selbst wenn dem so wäre, müsste ich hier für meine Region eintreten, ist doch die Vorlage durch die Integration der Ostschweiz ohnehin zu einem Gemischtwarenladen verkommen. Die heutige Zufahrt in Luzern erlaubt es nicht, den Erfordernissen gerecht zu werden, die künftig an den Schienenverkehr in der Zentralschweiz gestellt werden. Diese Tatsache ist auch in der Verwaltung nicht unbedingt bestritten.

Der Eisenbahnknoten Luzern muss ausgebaut werden – ich

nenne jetzt keinen Termin. Sinnvollerweise heisst das, dass der Tiefbahnhof, in den Kanton und Stadt Luzern schon einige Millionen investiert haben, realisiert werden müsste. Vom Bundesrat wurde zwar vor Jahresfrist der Luzerner Regierung gegenüber in Aussicht gestellt, dass die zeitliche Priorität für den Bau des Luzerner Bahnhofes dann festgelegt werden könne, wenn die damit zusammenhängenden Probleme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene ganzheitlich aufgezeigt seien. Ich wundere mich einfach, dass man sich so vehement gegen den Wortlaut des Ständerates wendet. Das macht nicht nur mich, sondern alle Luzerner etwas hellhörig, denn gebrannte Kinder scheuen das Feuer, und wer aus der Vergangenheit nichts gelernt hat, dem ist nicht zu helfen, so könnte es später einmal heissen.

Darum bitte ich Sie, dem Antrag Fischer-Sursee/Aregger zuzustimmen. Ein Grossteil der SP-Fraktion wird das auch tun.

Noch eine Frage, Herr Bundesrat: Kann der Bundesrat heute versprechen, dass er es mit dem Luzerner Tiefbahnhof nicht so hält wie mit der Seetalbahn, für die der Bundesrat vor Jahren Zusicherungen machte und heute in Richtung Null-Lösung laviert. Ich hoffe auf eine günstige Antwort und danke Ihnen dafür.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il s'agit ici d'assurer les lignes d'accès, notamment pour le Gothard. L'idée de base de la commission était de prévoir l'extension, en temps utile, des lignes d'accès déjà existantes aux transversales, et elle a surtout pensé à la région du canton d'Argovie qui comprend encore des points faibles, à Lenzbourg par exemple.

Quant au Conseil des Etats, il voudrait ajouter les gares de jonction et toutes sortes d'autres lignes d'accès, non seulement sur le Plateau, mais également au sud du pays.

La commission, par 20 voix contre 3, estime qu'il ne faut pas ouvrir ces portes, dont les conséquences financières seraient incontrôlables. En effet, tous les vœux seront possibles. En outre, ce genre d'ouverture risque d'être une promesse que nous ne pourrions pas tenir. Certaines propositions prévoient, entre autres, la gare de jonction de Lucerne qui coûterait entre 300 millions et un milliard, selon les désirs. Or, la gare de Lucerne en tant que telle n'est pas en relation directe avec le transit alpin. Une extension de cette gare, qui vient d'ailleurs d'être reconstruite, pourrait très bien être prévue par le biais du budget CFF.

Il en est de même pour le sud. L'aménagement de gares de jonction et de lignes d'accès à cette région engendrerait des coûts absolument incontrôlables. Nous vous invitons donc à maintenir la version du Conseil national, bien plus limitée que celle du Conseil des Etats qui ouvre toutes les portes. Nous vous proposons par contre d'ajouter la phrase qui demande la coordination avec les chemins de fer privés; nous estimons que cela est nécessaire.

Quant aux propositions Fischer-Sursee et Aregger, elles concernent la gare de jonction de Lucerne dont les problèmes peuvent être résolus – comme je l'ai dit – par les CFF. J'aurais bien voulu, en ma qualité de président, introduire le cas de la gare de Fribourg. Il y a longtemps qu'il est indispensable de la refaire, mais j'ai préféré y renoncer!

La proposition de la minorité de la commission, conduite par M. Thür, et de M. Bircher Silvio, stipule que les lignes d'accès et les stations devraient être réalisées jusqu'à la mise en service des transversales alpines. Il faut laisser le temps nécessaire et observer l'évolution du trafic avant de réaliser ces lignes d'accès ou ces extensions, tant au nord qu'au sud. C'est dans ce sens que nous vous invitons à vous rallier à la majorité de la commission et à rejeter les propositions de minorité.

Schüle, Berichterstatter: Bei Artikel 6bis bittet Sie die Kommissionmehrheit – mit 20 zu 3 Stimmen –, an Ihrem ursprünglichen Beschluss festzuhalten, aber die beschlossene Formulierung mit dem Zusatz zu ergänzen: «... er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.»

Es geht hier um zwei Problembereiche:

1. Welche Folgeinvestitionen sind in die Alpentransit-Vorlage aufzunehmen und ausdrücklich zu nennen? Die Herren Aregger und Fischer-Sursee verlangen – mit dem Ständerat –, dass

auch die Knotenbahnhöfe und die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden zu nennen sind. Zum letzten Punkt vorweg: Im Süden sieht die Sache völlig anders aus. Wir kennen lediglich noch den Ast Richtung Locarno, und wir haben mit der Option Luino bereits dafür gesorgt, dass dort die Anschlussmöglichkeiten gewahrt bleiben.

2. Auf welchen Zeitpunkt hin sind diese Investitionen zu realisieren? Hier haben wir die Minderheit Thür und den Antrag Bircher Silvio, die verlangen, dass dieser Ausbau im Zufahrtsbereich bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinie sicherzustellen sei. Sie wollen diese Investitionen also subito auf die Inbetriebnahme hin verwirklichen. Wir müssten damit Abstand nehmen vom Baukastensystem, vom Prinzip, diesen Alpentransit sukzessive durch die notwendigen Zusatzinvestitionen zu ergänzen. Wir müssten also alle Zufahrten und Knotenbahnhöfe bereitgestellt haben, wenn die Tunnel fertiggebaut sind. Hier müssen wir einfach feststellen, dass wir solche Ergänzungsinvestitionen nicht auf Vorrat beschliessen dürfen.

Es sei intellektuelle Redlichkeit gefragt, hat Herr Fischer-Sursee betont. Da möchte ich den Vertretern aus dem Kanton Luzern die Gegenfrage stellen: Wollen Sie denn tatsächlich den Güterverkehr in Ihren neuen, modernen Bahnhof Luzern hineinbringen? Ihre Argumentation, wonach ein moderner Bahnhof auch eine moderne Zufahrt brauche, ist sicher berechtigt. Diese Forderung gehört aber nicht in das Paket Alpentransit. Bei mehr als drei Vierteln dieses Alpentransits handelt es sich ja um Güterverkehr, und nur der kleine Rest wird Personenverkehr sein. Luzern liegt dazu nicht an der Alpentransitlinie selbst. Wegen vielleicht 20 Prozent Personenverkehr können wir doch dem Projekt Knotenbahnhof Luzern nicht auch noch unter dem Titel «Alpentransit» zum Durchbruch verhelfen. Dieses Projekt gehört allenfalls in ein künftiges Konzept «Bahn 2010».

Wir beantragen Ihnen, an unserem Beschluss festzuhalten, alle diese Zusatzanträge abzulehnen und den Zusatz des Ständerats, «er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen», aufzunehmen.

Fischer-Sursee: Der Berichterstatter deutscher Zunge hat soeben gefragt, ob wir den Güterverkehr in Luzern wollen. Ich habe kein Wort über den Güterverkehr verloren; den wollen wir auch nicht. Es wäre auch gar nicht sinnvoll, die Tonnen durch die Stadt Luzern zu schleppen.

Ich habe ausdrücklich erklärt: Wir brauchen den Tiefbahnhof, um an das Hochleistungs-Personenzugsnetz angeschlossen zu werden; das ist unser Ziel. Es ist doch sinnvoll, dass das touristische Zentrum der Zentralschweiz an diese Fernlinien angeschlossen wird. Mehr wollen wir nicht!

Bundesrat Ogi: Herr Fischer-Sursee hat es gesagt: Das Herz im Herzen der Schweiz will keinen Güterverkehr.

Herr Bircher, die Formulierung des Nationalrats von Artikel 6bis lautet: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.» Ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie angesichts dieser Formulierung noch mit einem Referendum drohen, dann suchen auch Sie den Notausgang, um dieses Referendum zu unterstützen. Das ist einfach nicht korrekt. Wir wollen das tun, wenn es notwendig wird. Wir können doch nicht sozusagen auf Vorrat bauen, sondern wir gehen von den Kapazitäten aus, welche wir in den nächsten 30, 40 Jahren zu bewältigen haben. Entsprechend bauen wir einmal aus. Wenn es zu einem späteren Zeitpunkt nötig ist, dann werden wir eben im Sinn dieses Baukastensystems anpassen müssen.

Wenn Sie den Artikel 6bis in der Fassung des Ständerates annehmen – ich möchte Sie bitten, diese Fassung abzulehnen –, dann gehen Sie ein hohes Risiko ein, weil Sie damit Erwartungen schüren und weil es heute nicht abzusehen ist, welche Auswirkungen diese Mehrkosten, die dann dieser Artikel zur Folge haben könnte, mit sich bringen. Die Erwartungen aufgrund des Textes sind sehr hoch. In der Praxis und aus der Sicht des Bundes ist heute kein echter Ausbaubedarf vorhanden. Wir haben ja diese Plattformen in den Kommissionen besprochen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass das Sys-

stem der «Bahn 2000» und das System der Neat – die beiden Systeme müssen ja ineinandergreifen – für die nächsten zwanzig bis vierzig Jahre genügen sollten. Deshalb eben auch kein Ausbau auf Vorrat!

Ich muss Ihnen trotzdem einige Zahlen an den Kopf werfen. Ich bitte um Nachsicht. Wenn Sie diesen Anträgen des Ständerates und jetzt zum Teil auch von Herrn Silvio Bircher zustimmen, hätte dies zur Folge, dass die Zufahrten im Norden und im zentralen Mittelland mindestens 1,5 Milliarden Franken und die Zufahrten im Süden etwa 2 Milliarden Franken kosten könnten. Wenn noch der Raum Comer See dazukäme und auch dort ausgebaut werden müsste – was Sie ja nicht beschlossen haben –, dann würden sich diese Summen um weitere Milliarden Franken erhöhen, und ein Staatsvertrag wäre auch noch nötig.

Zum Knotenbahnhof Luzern gibt es im Moment vier Studien, Sie wissen es, Herr Fischer-Sursee und Herr Aregger. Diese Studien rechnen mit Kosten von 250 Millionen bis zu einer Milliarde Franken. Es gibt natürlich weitere Bahnhöfe, die irgendwie dieses «Knotenbahnhofsrecht» in Anspruch nehmen könnten. Ich werde noch auf Ihre Äusserungen, Herr Fischer-Sursee und Herr Aregger, zurückkommen.

In bezug auf die Behauptungen von Herrn Thür bezüglich den zugespielten Akten von SBB-Mitarbeitern möchte ich eigentlich das wiederholen, was ich bereits Herrn Stucky gesagt habe: Es gibt eine Führung bei den SBB. Die SBB haben in Absprache mit dem BAV die Verkehrskonzeption zu entwickeln. Wenn Mitarbeiter interne Papiere verteilen, dann sind das Papiere ohne Wert. Das muss ich Ihnen klar und deutlich sagen.

Nun haben auch Herr Fischer-Sursee, Herr Aregger und Herr Lanz zum Ausdruck gebracht, dass der Bahnhof Luzern durch die Neat Probleme bekommen und diesen Mehrverkehr nicht verkraften könnte. Ich muss Ihnen hier folgendes sagen: Gemäss der «Betrieblichen Plattform» werden täglich 36 alpenquerende Schnellzüge zwischen Luzern und Arth-Goldau verkehren. Das ist stündlich ein Zug, gleich wie heute. Zusätzlich fährt jede Stunde ein Zug von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern. Also auch hier eine neue Verbindung. Damit ist der Standort Luzern aufgewertet. Heute fährt – damit Sie das nicht vergessen – jede zweite Stunde ein Zug zwischen Luzern und St. Gallen. Beim Taktfahrplan wiederholen sich alle Zugsbewegungen stündlich. Ein Zug, der jede zweite Stunde im Gespinne Platz hat, hat es auch jede Stunde. Luzern, Touristenzentrum der Innerschweiz, wird – und da sollten Sie sich eigentlich freuen – keinen Gütertransitverkehr bekommen. Auch die Steilrampe, die vor Luzern – Sie kennen sie – bei Emmenbrücke vorhanden ist, stellt ein Problem dar, das wir gelegentlich lösen müssen, das aber auch ein Grund war, weswegen Luzern keinen Gütertransitverkehr bekommt.

Ich bitte Sie daher, zur Kenntnis zu nehmen, dass dieser Tiefbahnhof, wie Sie ihn jetzt in die Vorlage hineinbringen möchten, aufgrund der heutigen Berechnungen noch nicht nötig ist. Aber dass wir das Problem erkannt haben, ersehen Sie schon daraus, dass eine Arbeitsgruppe, der Vertreter der SBB, der Stadt und des Kantons Luzern angehören, die Frage langfristig prüfen wird. Jetzt haben wir uns mit Prioritäten auseinandersetzen, und wir können nicht alles Wünschbare – ich sage das immer wieder – auch schon in Angriff nehmen. Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Ich möchte Sie zum Schluss auch bitten, den Antrag von Herrn Silvio Bircher abzulehnen. Dieser Antrag würde zur Folge haben, dass wir mit diesen Ausbauten praktisch schon beginnen müssten, auch wenn wir zur Kenntnis nehmen können, dass die Kapazitäten noch ausreichen.

Wir werden ja auch im Rahmen der Lärmvorschriften alles daransetzen, sämtliche Lärmsanierungen bis ins Jahr 2002 zu realisieren. Prioritär werden wir diese Sanierungen an der Neat-Achse in Angriff nehmen. Auch das wird wieder Kosten auslösen. Man spricht heute von rund 2,2 Milliarden Franken für das ganze Netz der SBB.

Wir haben uns auf das Wesentliche zu konzentrieren und können diese vielleicht in einer späteren Phase wünschbaren Arbeiten jetzt nicht in Angriff nehmen.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit und vor allem

dem Bundesrat zu folgen und alle anderen Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Bircher Silvio 83 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit offensichtliche Minderheit

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 89 Stimmen
Für den Antrag Bircher Silvio 54 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Fischer-Sursee/Aregger 17 Stimmen

Art. 7 Abs. 1, Art. 8 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 7 al. 1, art. 8. al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Bundesrat **Ogi**: Im Vorprojektverfahren nach Artikel 8 werden Kantone und Bundesbehörden angehört. Im darauffolgenden Plangenehmigungsverfahren nach Artikel 9 ist nach dem dringlichen Bundesbeschluss in der ersten Verfahrensetappe, also im Vorprüfungsverfahren, erneut die Vernehmlassung der Kantone und Bundesbehörden vorgesehen. Darin können Doppelspurigkeiten liegen, sofern zweimal annähernd gleiche Projekte mit dem gleichen Ausführungsstand geprüft werden; das muss aber nicht so sein. Unter Umständen lässt das Vorprojekt noch viele Fragen offen. Ich denke an Bedingungen aufgrund von Umweltschutz, Raumplanung usw., welche erst später geklärt werden müssen. Dann bleibt ein Vorprüfungsverfahren nach dringlichem Bundesbeschluss sinnvoll. Doppelspurigkeiten liegen dann keine mehr vor. Das wollte ich Ihnen zu Artikel 9 der Klarheit halber und zuhanden der Materialien sagen.

Angenommen – Adopté

Art. 11–13, 18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident: Der Beschlussentwurf A aus dem Geschäft 91.042 ist in den vorliegenden Beschluss integriert.

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

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

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

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

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

Art. 1 Abs. 2

Antrag der Kommission

.... Simplonlinie bleiben vorbehalten.

(Für den Einbezug der Ostschweiz wird auf Beschluss D verwiesen.)

Art. 1 al. 2

Proposition de la commission

.... Simplon sont réservés.

(Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D.)

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Thür, Bodenmann, Schmidhalter)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Biffer

Minorité

(Thür, Bodenmann, Schmidhalter)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Ordnungsantrag Friderici

Der Betrag in Artikel 1 Absatz 1 von Bundesbeschluss C, Gesamtkredit, ist zu aktualisieren und hat die geschätzten Kosten sämtlicher Zusätze gemäss Beschlüssen der eidgenössischen Räte zu umfassen.

Motion d'ordre Friderici

Compte tenu des modifications apportées au projet initial du Conseil fédéral, le montant porté à l'article premier, 1er alinéa, de l'arrêté fédéral C, au titre du crédit global, doit être actualisé et comprendre les coûts estimatifs de toutes les adjonctions prévues par les Chambres fédérales.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Pour ma part, l'article 1bis est un article des plus importants, notamment en ce qui concerne les conséquences financières. Le Conseil des Etats, avec nous, a retenu, à l'article premier de cet arrêté de financement, la limite de crédit de construction de 14 milliards. Malgré toutes les extensions qu'il avait préconisées, il n'a pas osé toucher à ce chiffre qui suscite déjà une certaine inquiétude. Par contre, il a trouvé une échappatoire à cet article. J'appelle cet article un article «bidon» ou, si vous voulez, le cheval de Troie financier de tout ce projet du transit alpin. En effet, il réserve «toutes les dépenses supplémentaires résultant de la législation». Que veut-il dire? Il veut que toutes les mesures supplémentaires qui proviennent de la protection de l'environnement et du paysage, celles causées par l'aménagement du territoire soient ajoutées au crédit global de 14 milliards.

La large majorité de la commission (15 voix contre 4) estime qu'il ne faut pas suivre le Conseil des Etats sur ce chemin, étant donné que les coûts de ce transit alpin deviennent incontrôlables. Les frais supplémentaires que le Conseil des Etats voulait introduire ici, à part les 14 milliards, ne sont pas prévisibles. Dans la mesure où ils sont effectivement prévisibles aujourd'hui, ils doivent être contenus dans le crédit de 14 milliards. Dans ce crédit-là les projets tiennent déjà compte de certaines exigences de la législation actuelle. Il serait tout à fait faux d'ouvrir cette porte pour le financement.

Je m'imagine mal également comment expliquer au peuple

s'il y a un référendum – et nous l'attendons – cette échappatoire qui ouvre la porte à toutes les dépenses imaginables, souhaitables ou non. Pour ma part en tout cas, j'estimais que dans les 14 milliards étaient inclus les frais qui découlent de la législation actuelle.

Je vous prie instamment, avec la majorité de la commission, de biffer cet article 1bis et de nous en tenir aux 14 milliards tels qu'ils sont fixés à l'arrêté C de ce transit alpin.

Schüle, Berichterstatter: Wir dürfen die Schleuse für all diese Forderungen nicht öffnen, die man künftig in diesen Artikel 1bis über sogenannt gesetzesbedingte Mehrkosten verpacken könnte. Die Ablehnung des Minderheitsantrags Thür ist wirklich von fundamentaler Bedeutung im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen. Wir müssen aufgrund des heutigen Preisstandes und des Projektierungsstandes 1989 bereits mit Investitionen von 14 Milliarden Franken rechnen, die Zusatzbotschaft Ostschweiz nicht eingeschlossen, deren Kosten in Beschluss D noch zu entscheiden sein werden.

Der Ständerat hat diesen Artikel mit 18 zu 14 Stimmen, also relativ knapp, aufgenommen. Es ist ganz klar, dass die heutigen gesetzlichen Auflagen in diesen Krediten mitenthalten sind. Nach der geltenden Gesetzgebung bleiben Mehrkosten infolge Gesetzesänderungen immer vorbehalten. Aber wir dürfen nicht in dieser Weise einen Selbstbedienungsladen öffnen. Mit diesem Antrag könnte man in dreissig, vierzig Jahren wohl alle Kreditüberschreitungen irgendwie rechtfertigen. Darum sollten wir auf den Einbau einer solchen Klausel verzichten.

Thür, Sprecher der Minderheit: Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen. Ich bin in einem Punkt mit dem Kommissionsreferenten deutscher Sprache einverstanden, nämlich dass es bei diesem Artikel um einen fundamentalen Artikel geht – gleich wie bei Artikel 1bis im Bundesbeschluss A. Nach unserer Auffassung wäre es eine Selbstverständlichkeit, dass man die Mehrkosten, die durch umweltbedingte Aufwendungen, durch Landschaftsschutz, Raumplanung usw., bedingt sind, auch im Rahmen dieses Projektes zu bezahlen hat.

Die Behauptung von Herrn Schüle, dass im Betrag von 14 Milliarden Franken diese Positionen bereits enthalten seien, ist eine oberflächliche Argumentation. Für diesen 14-Milliarden-Kredit sind die Positionen ja nicht im Detail aufgelistet, beispielsweise welche Aufwendungen der Lärmschutz zur Folge haben wird. Es wird dereinst so sein, dass man mit diesen 14 Milliarden Franken das bezahlt, was man bezahlen kann, nämlich das Graben des Loches, und alles, was nachher kommt, die flankierenden Massnahmen, wird auf der Strecke bleiben. Wenn man heute davon redet, man wolle nicht Schleusen öffnen, so will man doch im Klartext sagen: Wenn das Geld nicht mehr reicht, wird das, was durch den Umweltschutz bedingt ist, nicht bezahlt werden.

Ich bitte Sie also, diesem Artikel, den der Ständerat beschlossen hat, zuzustimmen. Wenn Sie diese Vorlage unter ökologischen Gesichtspunkten glaubwürdig verteidigen wollen, kommen Sie nicht darum herum; Umweltschutz kostet eben Geld.

M. Friderici: Plutôt qu'une proposition on pourrait dire qu'il s'agit là d'une motion d'ordre. En effet, lorsque nous votons des tronçons supplémentaires, nous devons également voter des crédits supplémentaires. Et le fait de rester à 14 milliards à l'article premier, je crois que ce n'est pas correct vis-à-vis du peuple et vis-à-vis des personnes appelées à se prononcer lors d'un futur référendum.

Je demande au Conseil fédéral de fixer exactement les montants correspondant aux tronçons de lignes supplémentaires et aux tunnels supplémentaires que nous avons acceptés aujourd'hui dans ce conseil. C'est clair que la commission devra se réunir une nouvelle fois, mais si, comme on l'a entendu de toute part, le référendum est lancé, il faut que le peuple puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

Bodenmann: Im Namen unserer Fraktion möchte ich Herrn Bundesrat Ogi eine zentrale Frage stellen: In Bundesbeschluss D Artikel 7 Absatz 3 ist festgehalten: «Spätestens auf

den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Basistunnel müssen die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch saniert sein.» Dieser Beschluss verspricht den Bewohnern all jener Kantone, die durch Zufahrtsstrecken betroffen sind – und hier geht es nicht hauptsächlich um die Alpen-, sondern um die Mittellandkantone –, ihre Strecken würden lärmtechnisch saniert. Nun ist es aber so, dass sich diese Sanierung bei den Kosten nicht findet. Wir versprechen also etwas, und zwar verbindlich, ohne aufzuzeigen, wie das, was wir versprochen haben, nämlich die entsprechenden Lärmschutzmassnahmen, vorab im Mittelland, finanziert wird.

Der Ständerat hat mit dem Artikel 1bis das einzig Richtige unternommen, nämlich gesagt: Dort, wo aufgrund eines Gesetzes die Verpflichtung besteht, umweltseitig tätig zu werden, ist die Finanzierung inbegriffen. Konkret: Für alle betroffenen Mittellandkantone gilt – wenn sie gegen die gesetzesbedingten Mehrkosten stimmen –, dass sie zwar das Prinzip der Lärmschutzmassnahmen in der Vorlage haben, aber deren Finanzierung noch nicht.

Von daher möchte ich all jene, die aus Kantonen wie dem Kanton Aargau kommen, bitten, unbedingt der Minderheit zu folgen und die gesetzesbedingten Mehrkosten in diese Vorlage hineinzunehmen. Denn wir alle wissen es: Diese Investition wird bedeutend mehr als 14 Milliarden Franken kosten. Wer heute den Eindruck erweckt, das sei nicht wahr und man werde es in diesem Rahmen machen, belügt die Bevölkerung. Und man darf die Bevölkerung auch dort nicht belügen, wo man ihr gleichzeitig Versprechen macht, nämlich bezüglich Lärmschutzmassnahmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je voudrais encore parler de la proposition Friderici qui est en soi une motion d'ordre étant donné qu'il demande l'adaptation du chiffre de 14 milliards à l'article premier.

Permettez-moi de tirer les conclusions des décisions que nous avons prises. J'estime que le Conseil national a été très strict sur ce point. Il y a voté les extensions suivantes: le chantier de la Surselva, soit 100 à 110 millions, est compris dans le crédit pour le tunnel de base et n'a donc pas de conséquences financières supplémentaires; nous avons voté la variante de Mundbach et il a été précisé que le crédit ne devait pas dépasser le montant actuellement accepté pour le Loetschberg, autrement le Conseil fédéral devrait revenir devant notre conseil; en ce qui concerne la Suisse orientale, pour le Hirzel et le Zimmerberg, 850 millions seront inclus dans l'arrêté D. Nous tirons donc les conséquences de nos décisions.

En ce qui concerne la gare de Coire, qui fait partie de l'arrêté D, il est prévu un financement à part. Je peux dire par conséquent que les décisions prises par le Conseil national sont couvertes par la limite des 14 milliards, sous réserve de crédits complémentaires que vous pourrez voter ultérieurement.

Bundesrat Ogi: Ich verhehle Ihnen nicht, dass Artikel 1bis im Bundesbeschluss C für uns quasi ein eigentlicher «Puk-Artikel» ist. Wir könnten mit diesem Artikel «gäbiger» leben. Er würde alles rechtfertigen. All diese Ausgaben könnten wir rechtfertigen, und wenn ich in dreissig Jahren vor der Puk antreten müsste, könnte ich sagen, Herr Bodenmann und alle seien dabei gewesen, als man diesen Artikel beschlossen habe. Aber wir haben ein Verantwortungsgefühl. Wir dürfen die Schleusen nicht öffnen. Wir dürfen nicht zu übertriebenen Forderungen reizen. Wir halten bis zum Ende durch. Wir sind konsequent. Wir gefährden mit diesem Artikel ein straffes Kostenmanagement. Wir wollen ein straffes Kostenmanagement. Wir wollen nicht die Schleusen öffnen.

Der Text ist auch ein Fremdkörper. Er regelt Selbstverständlichkeiten und gibt ihnen einen falschen Stellenwert. Ich darf darauf hinweisen, dass durch das Umweltschutzgesetz bedingte Mehrkosten immer möglich bleiben müssen.

Ich bitte Sie, auch den Antrag von Herrn Friderici abzulehnen. Die Optionen können wir heute gar nicht errechnen. Werden wir sie bauen? Bauen wir Mundbach, bauen wir Mundbach nicht? Das kann heute nicht gesagt werden. Es ist auch nicht

sicher, was letztlich von dem, was Sie jetzt im Planungsperimeter beschlossen haben, realisiert wird. Es ist schlicht und einfach nicht möglich, diese Kostenrechnung vorzunehmen. Ich darf aber in Erinnerung rufen, dass Sie sich mit dieser Botschaft noch zweimal beschäftigen dürfen – hoffentlich dann etwas rascher: Jetzt beschliessen Sie den Projektierungskredit. In einem zweiten Schritt beschliessen Sie den Verpflichtungskredit für die Tunnels, und in einem dritten Schritt beschliessen Sie die Kredite für die Zufahrtsstrecken. Im Rahmen dieser beiden letzten Schritte können Sie die Aufdatierung der Kosten vornehmen und vielleicht die Sündenfälle, die Sie in diesem Rat möglicherweise begangen haben, noch korrigieren oder mehren.

Zum Schluss darf ich Herrn Bodenmann sagen, dass das ganze Netz der SBB in bezug auf die Lärmsanierung etwa 2,2 bis 2,5 Millionen Franken kosten wird. Alpentransit – oder Neat, wenn Sie lieber wollen – wird in etwa 40 Prozent dieses Kredites brauchen. Und dieser Kredit müsste im Rahmen des zweiten oder dritten Schrittes oder, je nachdem, in einer Sonderbotschaft der SBB vorgelegt werden.

Wir haben den Umweltschutz nicht vergessen. Aber wir könnten ihn beim Baukredit, bei den Zufahrten oder allenfalls auch im SBB-Budget bei den Investitionen einbeziehen, die Herr Bodenmann, jedes Jahr immerhin 1,5 Milliarden Franken umfassen. Wir wissen also, dass wir hier eine Aufgabe zu erfüllen haben. Ich hoffe, die Zeit werde reichen und es werden nicht allzu viele Beschwerden eingehen. Wir haben diesbezüglich etwas schlechte Erfahrungen gemacht.

M. Friderici: Je retire cette motion d'ordre puisque nous avons obtenu des explications aussi bien du président de la commission que de M. Ogi, conseiller fédéral.

Nous prenons acte que le montant de 14 milliards est un montant minimum et que nous reviendrons devant ce conseil avec des demandes de crédits supplémentaires. Il faudra le savoir et dire, si un jour il y a un référendum, que ce montant de 14 milliards est un montant minimum et que le montant maximum n'a pas été fixé.

Präsident: Der Ordnungsantrag Friderici wurde zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	85 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	59 Stimmen

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

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

Präsident: Hier handelt es sich um den ehemaligen Beschluss B des Geschäfts 91.042.

Titel und Ingress, Art. 1–5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Je dois donner une brève explication à propos de l'article 4. Il faut bien préciser que l'extension de la gare de Coire ainsi que les annexes y relatives feront l'objet d'un crédit supplémentaire dans les crédits-cadres pour la promotion des établissements de transport concessionnaires. Il s'agit là, pour la gare proprement dite, d'un montant d'environ 200 millions et pour les annexes, d'environ 115 millions. Pour le principe, nous devons assurer un crédit de 315 millions pour le centre de Coire. Je tenais à le préciser suite aux votes négatifs quant au canton des Grisons.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	96 Stimmen
Dagegen	9 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

88.066

Bäuerliches Bodenrecht

Droit foncier rural

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 858 hiavor – Voir page 858 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. September 1991

Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1991

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Art. 3 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Nussbaumer, Berichterstatter: Angesichts der fortgeschrittenen Zeit gehe ich gerade zur Detailberatung über und werde keine allgemeinen Bemerkungen voranstellen.

Die Kommission hat mich beauftragt, eine Erklärung zu Artikel 3 Absatz 4 abzugeben. Sie sehen auf der Fahne, dass wir dort dem Ständerat zustimmen. Ich gebe zuhanden des Protokolls folgende Erklärung ab: Nur derjenige Eigentümer, der insgesamt weniger als 25 Aren Landwirtschaftsland besitzt, fällt nicht unter das bäuerliche Bodenrecht gemäss Artikel 2 Absatz 3. Bei der Beurteilung ist der ganze im Geltungsbereich des Bundesgesetzes liegende landwirtschaftliche Grundbesitz eines Eigentümers in Betracht zu ziehen.

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Abs. 1 Bst. a

Streichen

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9

Proposition de la commission

Al. 1 let. a

Biffer

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Nussbaumer, Berichterstatter: Die Kommission schlägt Ihnen einstimmig vor, in Artikel 9 Absatz 1 den Buchstaben a zu streichen und bei Absatz 2 dem Ständerat zuzustimmen, d. h. ebenfalls Streichung.

Begründung: Diese Lösung bringt eine sehr gute Uebereinstimmung mit dem landwirtschaftlichen Pachtrecht. Ein nicht erhaltungswürdiges Gewerbe kann nach Artikel 31 Absatz 1 Buchstaben a bis d des Pachtrechtes parzellenweise verpachtet werden; diese Lösung ist zweckmässig. Ich bitte Sie zuzustimmen.

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	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1674-1696
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 335

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.