

84.019

### Waldschäden. Dringlicher Bundesbeschluss Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 494 hiervor – Voir page 494 ci-devant

*Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence*

*Abstimmung – Vote*

Für die Annahme der Dringlichkeitsklausel 143 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

83.065

### Eisenbahntransversale Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983 (BBl III, 1165)

Rapport du Conseil fédéral du 7 septembre 1983 (FF III, 1197)

*Antrag der Kommission*

Kenntnisnahme vom Bericht

*Proposition de la commission*

Prendre acte du rapport

**Vetsch**, Berichterstatter: Die Laune des Zufalls will es, dass dieses Geschäft hier ausgerechnet von einem Bündner und einem St. Galler vertreten wird. In den Heimatkantonen des Bundespräsidenten und des Präsidenten der Verkehrskommission sind bekanntlich Kräfte pro Splügenbahn tätig. Eigentlich müssten wir als direkt Interessierte in den Ausstand treten. Da Sie uns beide als sachliche Politiker kennen, werden Sie aber keinen Einspruch erheben.

Da dies mein letzter Auftritt im Nationalrat ist, hätten Sie mir bzw. Ihren Ostschweizer Landsleuten wohl gerne als kleines Geschenk die Splügenbahn mitgegeben. Es sei aber nicht verschwiegen, dass auch in unserer Gegend diesbezüglich Vorbehalte bestehen.

Nun geht es aber heute nicht um das. Es sei klar festgehalten: es geht jetzt nicht um die Wahl zwischen Splügen und Gotthard. Es geht um die Frage, ob die Zeit für einen Linienführungsentscheid reif ist oder nicht. Auf diese Frage gibt der Bundesrat mit seinem Bericht über eine weitere Alpentransversale eine klare Antwort: ein Linienführungsentscheid sei verfrüht.

Diese Stellungnahme des Bundesrates steht im Gegensatz zu seiner früheren Absicht, nach Durchführung des im Jahre 1980 eingeleiteten Vernehmlassungsverfahrens dem Parlament die Grundlagen und den Antrag für einen vorgezogenen Linienführungsentscheid zu unterbreiten. Dies, weil die bis dahin erarbeiteten Verkehrsprognosen bereits für die neunziger Jahre eine Überlastung der bestehenden Alpentransversalen erwarten liessen. Neueste Untersuchungen ergeben nun aber, dass eine weitere Alpenbahn – wenn überhaupt – erst etwa um das Jahr 2020 nötig werden könnte. Deshalb erachtet der Bundesrat die Voraussetzungen und die Grundlagen für einen Baubeschluss als nicht gegeben. Er will auch auf einen vorgezogenen Linienführungsentscheid, wie erwähnt, verzichten und begründet seine Stellungnahme im wesentlichen wie folgt:

Die Eisenbahntransitkapazität am Gotthard und Lötschberg/Simplon beträgt heute 13 Millionen Tonnen. Im Jahre 1982 wurde sie nur etwa zu drei Vierteln mit 9,4 Millionen Tonnen ausgelastet, was eine Reserve von 3,5 Millionen Tonnen ergibt. Nach dem massiven Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie inklusive Zufahrten und den Ausbauten am Gotthard wird die Kapazität auf 26 Millionen Tonnen erhöht, also verdoppelt. Nachdem in den letzten Jahren die Gütertransitmenge auf der Schiene eher rückläufig und nur etwa zu 80 Prozent kostendeckend war, stellt sich die Frage, wann wohl die hohe Kapazitätsreserve (16 Millionen Tonnen Reserve zu rund 10 Millionen Tonnen gegenwärtige Transitmenge) einmal beansprucht werden wird, dringender als die Frage, ob der Bau einer neuen Alpentransversale in Angriff genommen werden sollte. Die Schaffung von noch mehr neuen Kapazitäten mit riesigem Kostenaufwand ohne Aussicht auf Kostendeckung, und dies fürs Ausland und die ausländische Konkurrenz unserer Industrie, ist nicht sinnvoll. Zudem haben sich unsere Nachbarländer noch nicht für eine bestimmte Variante entschieden, was für einen Linienführungsentscheid bei uns Voraussetzung sein muss.

Als weitere Voraussetzung für einen solch weittragenden Entscheid nennt der Bundesrat die Beschlussfassung über die GVK, wie sie uns mit der Botschaft über einen koordinierten Verkehr bereits vorliegt. Ebenso müssen wir uns über eine Prioritätenordnung für unsere Schieneninfrastruktur klar werden mit den Zielen Kapazitätsauslastung, Behebung von Engpässen, Entscheid über den Bau der NHT und grösstmögliche Eigenwirtschaftlichkeit.

Da ein Baubeschluss für ein allfälliges Bedürfnis, das sich nach heutigen Prognosen gegen das Jahr 2020 einstellen wird, erst zwischen 1990 und dem Jahr 2000 gefasst werden muss, wäre heute auch ein Linienführungsentscheid verfrüht. Da ein solcher vorgezogen und isoliert nicht verbindlich wäre und später mit dem definitiven Baubeschluss umgesetzt werden könnte, wäre ein solcher Entscheid nicht sinnvoll.

Diesen gewichtigen Argumenten hatte in der Verkehrskommission niemand Umstossendes entgegenzustellen, auch wenn verschiedene Votanten einen baldigen Variantenentscheid gewünscht hätten. Mit Nachdruck verlangt Ihre Kommission aber, dass die Entscheidungsgrundlagen für alle Projektvarianten ohne Verzug vervollständigt und auf den gleichen Stand gebracht werden. Die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten sind weiterzuführen, und verbindliche Stellungnahmen sind zu erwirken. Es dürfen keine Präjudizien für oder gegen eine Variante geschaffen werden. Dies sichert der Bundesrat in seiner Botschaft auch zu. Herr Bundespräsident Schlumpf wird diese Zusicherung zweifelsohne hier mündlich bestätigen. Die Botschaft hält auch fest, dass die Realisierungsmöglichkeiten für die heute zur Diskussion stehenden Linienführungsvarianten nicht verbaut werden dürfen. Diese müssen deshalb als raumwirksame Vorhaben des Bundes in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden.

Ihre Verkehrskommission beantragt Ihnen aus den dargelegten Gründen einstimmig, vom vorliegenden Bericht des Bundesrates Kenntnis zu nehmen.

**M. Houmard**, rapporteur: La forte augmentation du trafic enregistré dans les années 60, ainsi que les perspectives de l'évolution de celui-ci, avaient amené le renforcement des liaisons ferroviaires nord-sud au centre des discussions de la politique des transports de ces années-là.

La concurrence croissante du trafic routier et la possibilité de contourner notre pays par la construction d'importantes lignes ferroviaires internationales ont rendu indispensable la planification à longue échéance de capacités de transport nouvelles. Il s'agissait que la Suisse reste concurrentielle dans le contexte international.

En 1963, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a institué une commission d'experts chargée d'examiner les divers projets de liaison ferroviaire nord-sud dans l'optique d'une planification générale suisse. A ce stade de l'étude, les variantes suivantes furent prises en

considération: Lœtschberg, tunnel de base – Saint-Gothard Ouest – Saint-Gothard, tunnel de base – Tödi–Greina et Splügen.

La Commission des tunnels ferroviaires à travers les Alpes arrive à la conclusion qu'il serait nécessaire de pouvoir transporter, dès 1990, 16 millions de tonnes sur l'axe nord-sud, ce qui rendrait nécessaire la construction d'un nouveau tunnel. Soulignons que ladite commission avait pour hypothèse de travail qu'une augmentation de la capacité serait rentable. La commission se prononça le 22 juin 1970 en faveur de la construction d'un tunnel de base à travers le Saint-Gothard. Elle recommandait de commencer les travaux dès que possible. La commission était également d'avis qu'il importait de doubler la ligne du Lœtschberg, estimant que cette extension représentait une solution transitoire indispensable jusqu'à l'achèvement de la ligne de base du Saint-Gothard.

Un groupe de travail de l'Union internationale des chemins de fer a pronostiqué en 1973 que le tunnel du Saint-Gothard et la ligne du Lœtschberg–Simplon réunis devraient absorber 25 millions de tonnes de marchandises dès 1985 et qu'en l'an 2000 28 à 36 millions de tonnes devraient y transiter.

Se basant sur les recommandations de la commission CTA, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie élaborera une conception de transit à longue échéance. Cette dernière mettait l'accent sur les priorités suivantes: commencer par renforcer la ligne du Lœtschberg en la dotant de deux voies sur toute sa longueur, puis réaliser la ligne de base du Saint-Gothard. Une liaison praticable en hiver entre Glaris et la vallée du Rhin inférieur était prévue sous forme de tunnel routier ou de chaussée roulante.

Selon la conception de la CTA, ce n'était que dans un deuxième temps et suivant les besoins qu'interviendrait la construction d'une ligne de chemin de fer à travers les Alpes orientales, avec Coire comme point fixe. La commission retenait en outre la nécessité de prendre des mesures adéquates au niveau de la législation afin d'assurer le trafic grâce aux moyens de transport les plus adéquats.

En réponse à cette conception, M. Hans Schmid, conseiller national et 106 cosignataires, ont présenté une motion demandant que les analyses de coût/bénéfice soient faites pour les projets Gothard-tunnel de base et voie ferrée à travers les Alpes orientales. Le Conseil national adopta la motion Schmid le 26 juin 1974 sous forme de postulat. Notons que le motionnaire acceptait la priorité accordée à l'aménagement de la double voie du Lœtschberg.

Par la suite, le Conseil fédéral confia à un groupe de contact la tâche de préparer une comparaison entre les caractéristiques techniques et d'utilisation des différentes variantes et de fournir les bases d'une décision. Ce groupe de contact se divisa en trois groupes de travail se consacrant respectivement à l'analyse du trafic, à la technique et aux coûts de construction, et enfin aux questions économiques – rentabilité, répercussions sur l'économie globale et régionale. Son rapport final fut publié en 1979. Il servit entre autres de documentation de base pour la consultation des cantons. Entre-temps, un crédit d'engagement de 620 millions de francs était ouvert pour l'aménagement de la double voie sur la ligne du Lœtschberg. Les travaux sont en cours et devraient être achevés en 1988.

La Commission fédérale pour une conception globale des transports s'est naturellement également penchée sur le trafic de transit. Dans son rapport de 1977, elle ne prend pas position sur le choix des variantes Saint-Gothard–Splügen, elle se borne à constater qu'une nouvelle ligne ferroviaire ne devra pas être mise en service avant l'an 2000. Elle demande d'autre part que la nécessité à la rentabilité d'une telle ligne soit étudiée en temps utile et en fonction du développement effectif du trafic.

L'environnement économique et la situation du trafic de transit se sont, il faut bien l'avouer, radicalement modifiés depuis le début des discussions sur cette nouvelle ligne transalpine. La crise de l'énergie de 1973, la récession

mondiale qui a fait suite ont infirmé les prévisions de croissance économique illimitée, de plus la rentabilité du transit ferroviaire s'est notablement détériorée. La concurrence du camion, favorisée par de nouvelles routes à grand débit, la possibilité du transport de porte à porte et une fiabilité relativement grande, créent des problèmes pour le chemin de fer non seulement sur le plan des prix, mais aussi sur celui de la qualité. Les prévisions actuelles sur l'ensemble du trafic de transit nord-sud à travers la Suisse sont nettement plus modestes que celles de 1973. Le centre saint-gallois d'études prospectives estime que le taux de croissance annuelle du trafic de transit transalpin des marchandises qui était de quelque 7 pour cent au cours des 25 dernières années, s'abaissera à moins de 2 pour cent entre 1990 et l'an 2020.

Sur cette base, le trafic intérieur, y compris les importations et exportations, atteindrait en Suisse 10 millions de tonnes. Le trafic de transit nord-sud global, c'est-à-dire par la France, la Suisse et l'Autriche, passerait de 53 millions à 121 millions de tonnes. A partir de ces chiffres, trois scénarios ont été envisagés, ils sont mentionnés dans le message. Les scénarios 2 et 3 prévoient d'importantes mesures en vue de favoriser le transport ferroviaire. Ces mesures permettraient, par exemple, pour le scénario 2, de faire passer le trafic des marchandises transportées par les chemins de fer suisses de 11,2 millions de tonnes, en 1980, à 29 millions en l'an 2020, alors que la route devrait transporter quelque 11 millions de tonnes. Ce chiffre méritant toutefois d'être vérifié, car il n'est pas réalisé.

La capacité de transport de nos axes ferroviaires nord-sud serait malgré tout encore toujours suffisante. En effet, on admet que la capacité des lignes existantes, après le dédoublement du Lœtschberg, est de 30 millions de tonnes et, je le répète, nous avons transporté, en 1980, 11,2 millions de tonnes. La réserve est donc encore impressionnante.

Notre commission est consciente que les deux grandes voies de transit à travers la Suisse ont conféré à notre pays une importance vitale dans le système des transports européens. Il est en outre aussi très important que la partie méridionale de notre pays se rapproche le plus possible des centres industriels et que l'on fasse un effort pour soulager le trafic routier en développant, par exemple, le ferroutage. Mais nous ne pouvons pas non plus oublier les aspects économiques, nous ne pouvons pas minimiser le déficit de couverture du transit qu'il soit routier ou ferroviaire. De nouveaux investissements doivent pouvoir être absorbés par de nouvelles recettes sinon la rentabilité sera encore détériorée. Il y a quelques années encore le transit était bénéficiaire mais la concurrence, à l'est comme à l'ouest de notre pays, rend toute augmentation des tarifs toujours plus difficile. Seules des raisons relevant de la politique des transports permettraient de justifier dans une certaine mesure des investissements non rentables, encore faut-il qu'ils restent dans le cadre des possibilités.

N'oublions pas que le transit augmente la consommation d'énergie et nous apporte des nuisances dont nous pourrions nous passer. Nous ne devons pas commettre les mêmes erreurs commises lors de la construction des routes. Le peuple a modifié son attitude face au projet des grands axes. Il y a quelques années encore, chacun revendiquait l'autoroute ou une nouvelle ligne de chemin de fer, le citoyen demande aujourd'hui avec raison que nous établissions des priorités. Le canton d'Uri, par exemple, est hostile à un nouveau tunnel provisoire, l'opposition à la nouvelle transversale dans le canton de Berne est également significative.

De l'avis de la commission, il n'est par conséquent pas urgent de prendre une décision quant à la construction d'une nouvelle ligne transalpine. En revanche, la commission estime qu'il est judicieux de s'attaquer au goulet d'étranglement des axes existants. Notre groupe de travail, qui avait examiné la planification des chemins de fer en relation avec le dédoublement de la ligne du Lœtschberg, sous la présidence de M. Vetsch, nous y invitait d'ailleurs par son rapport du 12 décembre 1982. Il s'agit notamment

d'accroître les capacités entre Bâle et Berne ainsi qu'entre Iselle et Domodossola. Encore faut-il envisager toutes les solutions utiles, je pense en particulier à une variante de Bâle–Olten–Berne par un développement de la ligne Bâle–Moutier–Bienna–Berne. Cette étude doit être poursuivie, d'autant plus qu'une vive opposition à une voie rapide Bâle–Berne se fait jour dans ce dernier canton. Il convient donc d'examiner avec soin toute mesure utile à accroître la capacité sans faire d'investissements disproportionnés.

En résumé, la Commission des transports et du trafic soutient la proposition du Conseil fédéral, c'est-à-dire de surseoir à une décision. Les membres de la commission sont conscients du fait qu'on ne pourra jamais réunir tous les éléments nécessaires à couvrir la totalité du risque. Il semble que nos prédécesseurs ont pris d'énormes paris, lorsqu'ils ont décidé au siècle dernier de construire les axes ferroviaires et routiers transalpins. Toutefois, la majorité est d'avis que le degré d'incertitude affectant certains éléments est tel qu'il n'est pas raisonnable de se prononcer en la matière aujourd'hui déjà, en particulier les données quant à la couverture des coûts sont insuffisantes. Les CFF devront en revanche poursuivre leur étude de praticabilité des deux solutions Saint-Gothard et Splügen.

La Commission des transports et du trafic a acquis la conviction que le Conseil fédéral voue toute l'attention requise au problème de la ligne ferroviaire à travers les Alpes, ainsi qu'une négociation y relative avec l'étranger. Elle vous propose, par conséquent, de prendre acte du rapport sur une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

**Präsident:** Es folgen nun die Fraktionssprecher. Die liberale Fraktion teilt mit, dass sie vom Bericht Kenntnis nimmt und auf eine Wortmeldung verzichtet.

**Aregger:** Die trennende Barriere der Alpenkette hat in allen Zeitepochen dazu herausgefordert, sie zu überwinden. Die Schweiz, welche den zentralen Teil der Alpen umfasst, verdankt gerade dieser Herausforderung ihre eigentliche nationale Existenz. Das Suchen nach möglichen Übergängen, das Öffnen von Verkehrswegen, der Ausbau und die Verteidigung dieser Verkehrswege sind die wesentlichen Elemente unserer Geschichte, aber auch unserer wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung.

Mit dem Aufschwung der letzten 30 Jahre erwachte von neuem der Wunsch, die verkehrshemmenden Alpen noch schneller und bequemer zu durchqueren. Priorität hatte dabei vorerst die Strasse. Der Tunnel am Grossen St. Bernhard, die N13 am S. Bernardino, die N2 mit dem Seelisberg und dem Gotthardstrassentunnel und der wintersichere Simplon sind alle in den letzten 30 Jahren entstanden. Es sollte aber nicht bei der Strasse bleiben. Auch der Schienentransport suchte neue, attraktivere Lösungen. Es entstand die Idee eines Basistunnels durch die Alpen, eines Tunnels für eine Flachbahn, ohne beidseitige Rampen. Als Linienvarianten boten sich Gotthard oder Splügen an. Für beide Varianten bildeten sich sehr aktive Aktionskomitees, die auch ausländische Staaten, Regionen oder Bundesländer mit einbezogen. Studiengruppen legten umfassende Vergleichsanalysen vor, und alles deutete darauf hin, dass bald ein politischer Entscheid für die eine oder andere Variante gefällt würde.

Nun haben wir den Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983 vor uns, der nichts anderes ist als die ausgezeichnete und ausführliche Begründung eines Nullentscheides. Wir finden darin den Nachweis, dass im heutigen Zeitpunkt gute Transportwege vorhanden sind, die zur Beförderung der anfallenden Gütermenge noch reichliche Kapazitätsreserven aufweisen. Mit dem Doppelspurausbau der Lötschbergbahn von Spiez nach Brig werden gegenwärtig weitere neue Kapazitätsreserven geschaffen. SBB und BLS werden zusammen in der Lage sein, auf ihren Linien wesentlich mehr Verkehr zu bewältigen. Der gegenwärtige Transitgüterverkehr durch die Schweiz beträgt etwa 10 Millionen Tonnen pro Jahr. Über 90 Prozent davon werden auf der Schiene transportiert. Nach dem BLS-Ausbau wird aber die

Kapazität der Schiene allein 26 Millionen Tonnen oder das Zweieinhalbfache der heutigen Gesamtgütermenge betragen. Der Gütertransitverkehr – früher das beste Zugpferd der SBB – ist nicht mehr kostendeckend. Wir subventionieren schon seit längerer Zeit jeden durch unser Land fahrenden Güterwagen mit Steuergeldern. Im weitesten Sinne stärken wir damit – zu unserem eigenen Nachteil – die Konkurrenzfähigkeit der Nachbarländer.

Wir müssen auch bezweifeln, ob es die Gütermenge überhaupt jemals geben wird, die für die volle Ausnützung der Kapazität unserer alpendurchquerenden Bahnen erforderlich ist. Aus dieser Sicht betrachtet, hat der Bundesrat zweifellos den richtigen Schluss gezogen, wenn er uns in seinem Bericht den vorläufigen Verzicht auf den Entscheid über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale vorschlägt. Die FDP-Fraktion hat sich eingehend mit dem Bericht und seinen Schlussfolgerungen befasst. Wir gehen mit dem Bundesrat einig, dass wir vorerst über eine tragfähige koordinierte Verkehrspolitik verfügen müssen. Die GVK-Vorlage liegt ja bekanntlich beim Ständerat. Wir gehen mit dem Bundesrat gerne einig, dass der Linienführungsentscheid mit der Bauvorlage gekoppelt werden muss. Ein vorgezogener Linienführungsentscheid nützt nichts, wenn in den Jahren bis zum Baubeschluss eine Meinungsumbildung stattfindet oder andere wichtige und neue Fakten hinzukommen. Unsere Fraktion erklärt aber ausdrücklich, dass die Option für einen Eisenbahnbasistunnel durch die Schweizer Alpen bestehen bleiben muss, und wir erwarten vom Bundesrat und von den SBB, dass in dieser Hinsicht alle Interessen gewahrt bleiben. Vor allem gilt es, die entsprechenden Entwicklungen und Vorgänge in Nord- und Südeuropa zu beobachten, denn die Realisierungszeit einer Basislinie beträgt immerhin etwa 20 Jahre.

Unsere Fraktion legt besonderen Wert darauf, dass hier die Wichtigkeit der zwei folgenden Punkte noch hervorgehoben wird, die im Bericht etwas zu wenig deutlich zum Ausdruck kommen:

1. Wir glauben, dass auf politischer Ebene mittelfristig vermehrt Massnahmen zugunsten des Schienenverkehrs oder zu Lasten des Strassenverkehrs beschlossen und wirksam werden. Je nach dem Ausmass und der Stossrichtung solcher Massnahmen können plötzlich günstigere Konkurrenzverhältnisse für den Schienentransitverkehr eintreten, die wiederum eine viel raschere Ausschöpfung der Kapazitätsreserven zur Folge hätten.

2. Wir vermuten, dass eine schnelle, flache Eisenbahnlinie quer durch die Alpen dank ihrer Attraktivität zu einem unerwarteten Anwachsen des Verkehrs- und Transportvolumens führen könnte. Eine ähnliche, unerwartet positive Wirkung zeigt ja der französische TGV, der beweist, dass die Eisenbahn in unserem Zeitalter unter gewissen Bedingungen selbst mit dem Flugzeug konkurrieren kann, sofern sie modernste Lösungen anbietet. Wer sagt uns, dass eine neue Alpentransversale nicht ebenso spektakulär und erfolgreich sein könnte? Wir betrachten es deshalb als sehr wichtig, dass auch solche prospektive Überlegungen angestellt werden. Allein mit dem rein rechnerischen Nachweis der heutigen und zukünftigen Kapazitäten begnügen wir uns nicht.

Die freisinnig-demokratische Fraktion beantragt, den Bericht des Bundesrates zur Kenntnis zu nehmen. Wir setzen aber voraus, dass dieser Bericht nur zu seinem Nennwert genommen wird, als das, was er ist. Er ist für uns nämlich nur die akzeptable Begründung, weil gerade heute kein Linienführungsentscheid Gotthard oder Splügen gefällt wird. Es ist für uns aber auf keinen Fall die endgültige Absage an eine neue zukünftige Eisenbahntransversale durch die Alpen, eine Absage an eine echte verkehrspolitische Zukunftsvision.

**Bühler-Tschappina:** Namens der SVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, vom Bericht Kenntnis zu nehmen. Angesichts der heutigen Umweltbelastung kann angenommen werden, dass in allen europäischen Ländern grosse Anstrengungen unternommen werden, um die Güter möglichst auf dem viel

umweltfreundlicheren Schienenweg zu transportieren. Es darf daher angenommen werden, dass das heutige gesamt-europäische Verhältnis von etwa 50 zu 50 zwischen Schiene und Strasse mindestens beibehalten werden kann. In der Schweiz überwiegt es ja heute noch stark zugunsten der Schiene; über 90 Prozent der Transporte werden auf der Schiene abgewickelt.

Durch den Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie auf Doppelspur und die heute im Gang befindlichen Anpassungen der übrigen Linien, insbesondere der Gotthardlinie mit dem Monte-Olimpino-Tunnel südlich unserer Landesgrenze, wird eine Kapazität geschaffen, die doppelt so gross ist wie die heute vorhandene und gar dreimal grösser als die heute transportierte Menge. Daraus wird deutlich ersichtlich, dass eine noch weitere Vergrösserung der Kapazität im heutigen Zeitpunkt beinahe unverantwortlich wäre. Nur Kapazitäten zu schaffen, sie nicht ausnützen zu können und dadurch noch grössere Defizite zu produzieren, kann sicher niemand befürworten. Man kann sich allerdings die Frage stellen, ob es nicht zweckmässig wäre, den Linienführungsentscheid trotzdem vorzuziehen, um alle Investitionen und Arbeiten auf diese eine Linie ausrichten zu können. Diesem an sich positiven Punkt stehen zwei gewichtige negative gegenüber:

1. Die Nachbarstaaten Deutschland und Italien haben sich bis heute bereits eindeutig für eine Linie entschieden. Es bestünde also die Gefahr, dass sie beim Zeitpunkt des Baubeschlusses mit unserer Linienwahl nicht einverstanden wären.

2. Aus folgendem Grund soll ein Linienführungsentscheid nicht vorgezogen werden: Ein solcher Entscheid stellt keine rechtliche Bindung für einen späteren Baubeschluss dar. Er könnte durch den später zu fassenden Baubeschluss jederzeit wieder umgestossen werden, wie das der Herr Präsident erwähnt hat. Die Gefahr eines solchen Umstosses wäre sogar sehr gross, weil die Befürworter der nichtberücksichtigten Linie und die Gegner einer neuen Alpentransversale überhaupt genügend Zeit finden würden, um eine gemeinsame Opposition gegen die beschlossene Variante aufzubauen. Diese beiden Punkte bergen die Gefahr in sich, dass alle Vorarbeiten und alle getätigten Investitionen buchstäblich für die Katze sein könnten. Es bleibt darum wohl nur die eine Möglichkeit, Linienführungsentscheid und Baubeschluss gemeinsam zu fällen. Dazu wäre es heute eindeutig zu früh, so dass eine Verschiebung aus unserer Sicht als richtig angesehen wird. Das soll aber nicht heissen, dass inzwischen nichts getan werden darf. Eine Gleichstellung der beiden Projekte auf denselben Projektierungsstand ist schon aus Sicht der Gleichbehandlung angebracht. Wir unterstützen diese Gleichstellung ausdrücklich.

**Hegg:** Im Namen der Fraktion der Nationalen Aktion und Vigilants gebe ich hier bekannt, dass wir mit dem bundesrätlichen Bericht im grossen und ganzen einverstanden sind. Wir sind überhaupt der Meinung, man sollte auf eine zusätzliche Eisenbahntransversale definitiv verzichten. Wir verteilen die Gewichte auf die verschiedenen Motive allerdings anders. Im Vordergrund steht für uns eindeutig die zusätzliche Belastung unseres Lebensraumes durch ein solches Bauwerk, welches Trasse wir auch immer wählen.

Der Kanton Uri und die Leventina sind jetzt schon genug belastet durch die Autobahn, die gewöhnliche Autostrasse und die bestehende Gotthardbahn. Durch das Domleschg, das als Zufahrt für eine Splügenbahn dienen muss, wird zurzeit gerade eine neue Autobahn gebaut; eine Schnellbahnlinie dazu müsste dieses Tal ebenfalls völlig kaputtmachen. Natur-, Landschafts- und Umweltschutz geht uns vor. Selbstverständlich ist der Schienenverkehr umweltschonender als der Strassenverkehr. Dann hätte man aber den Bau des Schienenstrangs dem Strassenbau vorziehen sollen. Jetzt, da die Autobahntrassees bereits in die Landschaft hineingepflastert sind, sind wir dagegen, auch noch eine zusätzliche Eisenbahn-Alpentransversale hineinzubauen. Natürlich ist das andauernde Wachstum namentlich des

Gütertransitverkehrs ein Problem nicht zuletzt wegen der Notwendigkeit der Schonung unseres Lebensraumes. Auch Gütermassenverkehr belastet die Umwelt, wie ich an diesem Pult schon in einem anderen Zusammenhang festgestellt habe. Wir sind der Ansicht, dass auf diesem Gebiet im Interesse der Umwelt keine Politik der bedingungslosen Befriedigung der Nachfrage geführt werden sollte. Wenn es geradezu die Ideologie der Europäischen Gemeinschaft ist, die trotz ihres neuen Namens kaum über den Status einer Grosswirtschaftsorganisation hinausgekommen ist, eine andere Politik zu führen, die immer grössere Transportvolumen von Waren zur Folge hat, dann ist das deren Sache. Wir brauchen uns nicht zu Erfüllungsgehilfen einer solchen Politik zu machen. Im übrigen brauchen wir unser Staatsgebiet vor allem als eigene Lebensgrundlage und nicht als Transportband für die EG. Eine ökologisch angepasste, also umweltschonende Wirtschaftspolitik ist nicht maximal arbeitsteilig, zentralisiert, örtlich spezialisiert und monokulturell, grossräumig mit Willen zu immer grösseren Märkten, wie es der EG-Philosophie entspricht, was immer grössere und massivere Warentransporte auslöst, sondern gemischt, örtlich relativ autark, mit möglichst viel Selbstversorgung aus nahen Räumen, dezentral, kleinräumig, vernetzt. Aber um das einzusehen, braucht es eben ein naturwissenschaftliches Denken; es hat mich letztthin erschüttert, wieviel Mühe manche Angehörige dieses hohen Hauses mit diesem Denken haben.

Stabilisierung und nicht Wachstum der zu transportierenden Warenvolumen tut not, um unsere Lebensgrundlagen zu retten. Dies ist möglich durch eine entsprechende Wirtschaftspolitik. Falls es trotz allem dazu kommen sollte, dass wir uns in Zukunft in eine Zwangslage manövrieren, wo es keinen anderen Ausweg mehr gäbe als den Bau einer zusätzlichen Eisenbahnalpentransversale, dann würde unsere Fraktion die Splügenvariante bevorzugen. Hauptgrund für diese Option ist für uns die Tatsache, dass diese Route zu einer Entflechtung der Transportwege führt und es besser wäre, nicht alles durch den gleichen Flaschenhals Chiasso oder, wenn man die Linie über Luino ausbaut, bei Giornico hindurchzujagen. Ich möchte aber doch festhalten: Die NAVigilants-Fraktion ist an sich auch gegen die Splügenbahn.

**M. Clivaz:** Nous avons discuté, depuis mercredi matin jusqu'à cet instant, de deux choses qui peuvent influencer de manière sensible nos conditions d'existence. Le débat que nous abordons maintenant concerne l'organisation des transports; il peut, lui aussi, selon les décisions que nous prendrons, influer sur la qualité de la vie.

Les liaisons ferroviaires européennes à travers les Alpes continuent de jouer un rôle capital dans la vie économique et sociale de notre continent, cela même après l'extension extraordinaire, au cours des dernières années, du trafic routier. C'est pourquoi d'ailleurs aussi bien la France, (Mont Cenis) que l'Autriche (Brenner), se sont efforcées d'améliorer la capacité de leurs lignes de transit.

La Suisse, de son côté, a, elle aussi, pris certaines mesures en vue d'accroître les possibilités d'acheminement par la ligne du St-Gothard, d'une part, et par celle du Lötschberg, d'autre part. Dans le premier cas, il s'agit avant tout d'améliorations des conditions d'exploitation: installations de sécurité, locomotives plus puissantes, vitesses accélérées, etc. En ce qui concerne le Lötschberg, l'élément principal réside dans la construction en cours de la double voie sur toute la longueur du réseau. Cela permettra, lorsque les travaux seront terminés, vers la fin de cette décennie, de transporter annuellement entre 11 et 12 millions de tonnes de marchandises, contre 4 à 5 millions de tonnes, à l'heure actuelle. Mais cette nouvelle capacité ne pourra être utilisée pleinement que si les voies d'accès, entre Bâle et Berne notamment, sont réaménagées par la construction d'une nouvelle ligne entre Olten et la ville fédérale en particulier, que l'on désigne couramment sous le sigle NTF.

La capacité de nos lignes de transit a donc été augmentée. Les rapporteurs ont cité des chiffres à ce sujet; je n'y

reviendrai pas. Si l'on tient compte de cette augmentation d'une part, de l'évolution prévisible du trafic et du développement des transports routiers, d'autre part, on arrive à la conclusion que l'établissement d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes suisses ne sera nécessaire qu'à partir de l'année 2020 environ.

Il serait faux, cependant, de ne prendre en considération que le volume du trafic, en ignorant la nécessité de plus en plus impérieuse de transférer des transports de la route vers le rail, en particulier en ce qui concerne le trafic de transit. Or, un tel transfert implique une conception globale des transports à l'échelle européenne visant à protéger l'environnement, à économiser l'énergie et à accroître la sécurité sur les routes. Il s'agirait notamment de moderniser les lignes ferroviaires existantes et d'en construire de nouvelles sur certains tronçons, de développer le ferroutage et le trafic combiné, tout en limitant le libre choix du moyen de transport des marchandises sur les grandes distances.

M. Houmard a parlé tout à l'heure de la nécessité d'accroître la rentabilité. Cela est vrai, personne ne le conteste d'ailleurs. Mais cette rentabilité ne peut être améliorée que si l'on applique les mesures que je viens de mentionner.

Si l'on admet le bien-fondé d'une telle politique des transports, ce qui ne saurait être contesté, on arrive logiquement à la conclusion que la construction d'une nouvelle ligne dite «de plaine» à travers les Alpes de notre pays est tout à fait justifiée. Et cela non seulement pour acheminer des marchandises, mais aussi en ce qui concerne le trafic des voyageurs. En effet, depuis l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, la position du rail est affaiblie en raison de la durée du parcours par le rail, qui est beaucoup plus longue entre les agglomérations du Plateau suisse et le Tessin. La perte de trafic des Chemins de fer est considérable. Seule une réduction de la durée du parcours pourra mettre le rail dans une meilleure position de concurrence par rapport à la route.

On l'a dit tout à l'heure, le Conseil fédéral avait prévu, en 1980, de soumettre aux Chambres, d'abord un arrêté relatif au choix du tracé. La décision d'ouvrir les chantiers aurait été prise plus tard, en temps opportun. Mais, le 14 mars 1983, il est revenu sur la question de la procédure et de la marche à suivre. Il envisage maintenant de demander aux Chambres, le moment venu, de se prononcer simultanément sur le tracé et sur l'ouverture des travaux. Il ne fixe toutefois aucune date quant à la présentation du projet qui ne lui paraît plus revêtir l'urgence qu'il lui avait donnée en 1980. Le renoncement du Conseil fédéral est dû, d'une part, aux divergences d'opinions entre les cantons, apparues lors de la consultation sur le choix du tracé et, d'autre part, au fait que le développement du trafic n'a pas pris les proportions qui avaient été envisagées tout d'abord.

En ce qui concerne les cantons, treize d'entre eux se sont prononcés en faveur de la ligne de base du Saint-Gothard et dix en faveur du Splügen, tandis que trois se sont abstenus de donner leur avis: il s'agit de Uri, de Fribourg et du Jura. L'option du Conseil fédéral de retarder la prise de décision quant au tracé peut être discutée. Personnellement, elle me paraît regrettable, même s'il est vrai, comme cela est précisé dans le rapport, que les CFF poursuivent les enquêtes de faisabilité exigées par les deux solutions. Si nous le regrettons, c'est parce que l'on sait que la mise en œuvre d'un tel ouvrage implique de très longs travaux préparatoires, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'obtenir également l'accord de principe des pays voisins directement intéressés.

Il faut compter une bonne vingtaine d'années entre le moment où la décision de principe est prise et celui de l'ouverture au trafic d'un tel tunnel. Nous n'avons pas de décision à prendre aujourd'hui ni à choisir entre le Saint-Gothard et le Splügen, mais ce choix ne peut être différé indéfiniment; comme on l'a souligné dans le rapport, toutes les incertitudes ne peuvent être levées avant qu'une décision puisse être prise.

C'est pourquoi le groupe socialiste, tout en prenant acte du rapport qui nous est soumis, invite le Conseil fédéral à engager sans retard des pourparlers avec les pays limi-

trophiés sur l'organisation future du trafic de transit en Europe, en insistant sur la nécessité d'encourager l'utilisation des transports publics. Il conviendrait de suggérer la création de véritables corridors destinés au ferroutage et de renforcer le trafic combiné dans le domaine des marchandises. De telles négociations correspondraient du reste aux recommandations de la Commission des transports du Parlement européen émises dans son rapport sur le renforcement des liaisons ferroviaires à travers les Alpes. Le résultat de ces entretiens et des études qui s'ensuivraient permettrait de tirer au clair certains points non encore éclaircis. On pourrait alors prendre une décision en connaissance de cause quant au choix du tracé et aller de l'avant, ce qui nous paraît absolument nécessaire si l'on tient vraiment à résoudre de manière cohérente la question des transports dans notre pays d'ici au début du siècle prochain. Or, la Conception globale suisse des transports (CGST) ne pourra pas produire les effets attendus si elle n'apporte pas aussi une solution au trafic de transit.

**Kühne:** Die CVP-Fraktion hat den Bericht des Bundesrates über eine weitere Eisenbahntransversale beraten und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Es ist uns nicht entgangen, dass der Bundesrat seine ursprüngliche Marschrichtung geändert hat. 1980 hat der Bundesrat in Aussicht gestellt, dass ein vorgezogener Linienführungsentscheid ausgearbeitet werden solle. Schon in der Botschaft des Bundesrates über den Ausbau der Lötschberg-Simplon-Bahn auf Doppelspur im Jahre 1976 hat der Bundesrat diese Aussage gemacht. Nun, im Jahre 1983, ist der Bundesrat auf seine Entscheide zurückgekommen und hat eine andere Marschrichtung eingeschlagen. Wir haben Verständnis, dass der Linienführungsentscheid noch nicht getroffen wurde, da die Entwicklungen etwas anders verlaufen sind als vorgesehen. Zu viele Unsicherheitsfaktoren machen es schwer, jetzt zu entscheiden. Auch finden wir es richtig, dass zuerst die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik Gestalt annehmen müssen. Sie werden den Entscheid über den Bau eines weiteren Alpenbahndurchganges beeinflussen. Wir sind auch damit einverstanden, dass die Priorität in den nächsten Jahren bei der Kapazitätsausschöpfung der bestehenden Linien liegt. Namentlich gilt es, Engpässe bei den Zufahrtswegen der Lötschberg-Simplon-Linie zu beheben. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass die Vorarbeiten für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale eingestellt werden. Die Vorarbeiten und die Vorbereitungen, ebenso der Bau benötigten eine enorme Zeit. Die vorgesehene Dauer von 20 Jahren ist wohl die unterste Grenze.

Es geht aber nicht nur um die eigentliche Transversale, sondern auch um die Zufahrtswege, und das im grossräumigen Sinne. Je früher Klarheit herrscht, um so mehr Zeit steht für den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur zur Verfügung.

Die Aussage des Bundesrates, das Hauptziel eines vorgezogenen Linienführungsentscheides hätte darin bestanden, den SBB und den benachbarten Staatsbahnen in der Zeit bis zum Baubeschluss die Möglichkeit zu geben, sich auf die gewählte Variante abzustimmen und die Investitionspolitik entsprechend zu gestalten, gilt auch für die Zukunft.

Nun die Frage: Wann muss eine neue Eisenbahntransversale zur Verfügung stehen? Wir gehen davon aus, dass Szenario 2 die realistischste Variante darstellt, nämlich dass Marktanteile von Schiene und Strasse so verharren, wie sie heute sind, d.h. dass keine massiven Verschiebungen stattfinden. Das Einhalten von Szenario 2 bedingt, dass Qualitätsverbesserungen des Bahnangebotes und flankierende Massnahmen getroffen werden. Und das wird sicher getan, wird getan werden müssen.

Zur Frage der gegenwärtigen Kapazität haben sich verschiedene Vorredner geäussert; ich schliesse mich ihren Äusserungen an. Nach dem Bericht des Bundesrates wird erst im Jahre 2020 zusätzliche Schienenkapazität im Schweizer Alpenraum bereit sein müssen. Es gibt aber Gründe, die darauf hindeuten, dass das schon einige Jahre früher der

Fall sein könnte. Es ist anzunehmen, dass die Ausgestaltung der Verkehrspolitik sich sowohl in der Schweiz als auch in den umliegenden Staaten im Rahmen des vorher beschriebenen Szenarios 2 entwickeln wird.

Das Wachstum des Güterverkehrs auf der Strasse wird in Schranken gehalten werden müssen. Flankierende, verkehrslenkende Massnahmen zuungunsten des Individualverkehrs und ein Umdenken der Bevölkerung in diesen Fragen sowie die Qualitätsverbesserungen bei den Eisenbahnen werden zu einem Stabilisieren der Marktanteile von Schiene und Strasse führen.

Szenario 2 rechnet im Jahre 2020 mit einer Schienenverkehrsnachfrage von 29 Millionen Tonnen. Das liegt schon über der Kapazitätsgrenze von Gotthard, Lötschberg und Simplon. Darüber hinaus wird damit gerechnet, dass 11 Millionen Tonnen auf der Strasse transportiert werden. Bereits für das Jahr 2000 wird der Strassenanteil mit 9 bis 10 Millionen Tonnen beziffert. Diese Annahme ist eindeutig unrealistisch. Das Nord-Süd-Transitverkehrsaufkommen in der Schweiz beträgt heute eine halbe Million Tonnen. Eine derart massive Verlagerung des Transitverkehrs darf nicht erfolgen. Den betroffenen Anwohnern in den Kantonen Uri, Tessin und Graubünden kann das nicht zugemutet werden. Ich erinnere Sie auch an die Motion Muheim – die Motion des Ständerates –, die Sie heute auf Ihrer Traktandenliste vorfinden. Je mehr Güter indessen auf die Schiene verlagert werden, desto eher stossen wir an der Schienenkapazitätsgrenze an. Das führt dazu, dass wir früher einen neuen Verkehrsweg für die Bahn zur Verfügung haben müssen. Das könnte allenfalls schon im Jahre 2010 der Fall sein. Dazu kommt, dass eine schnellere Linie die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im Alpen transit auch im Personenverkehr entscheidend verbessern würde. Die Bedeutung des Faktors Zeit im Personenverkehr nimmt ganz bedeutend zu.

Zum weiteren Vorgehen: Der Bau eines Basistunnels erfordert, zusammen mit der politischen Willensbildung, rund 20 bis 25 Jahre. Es gibt gewisse Vorarbeiten, welche aus diesen Gründen heute schon getätigt werden müssen. Es sind dies vor allem die Verhandlungen mit den betroffenen Nachbarstaaten und die Erarbeitung ergänzender Unterlagen. Mit unseren Nachbarstaaten haben verschiedentlich Gespräche stattgefunden, allerdings ohne konkretes Ergebnis. Die Verhandlungen in diesem Bereich müssen intensiviert und systematisch weitergeführt werden. Für eine Variantenwahl zwischen Splügen und Gotthard sind verbindliche Stellungnahmen, vor allem aus Bonn und Rom, Voraussetzung. Zudem sind die Planungsunterlagen für beide Varianten auf den gleichen Stand zu bringen. Das Splügenprojekt weist in der gegenwärtigen Phase einen gewissen Projektierungsrückstand auf.

Zur Frage der politischen Realisierbarkeit: Das Vernehmlassungsverfahren zeigte eindeutig, dass die Wahl zwischen Gotthard- und Splügenlinie nicht unbestritten erfolgen kann. Das sind Worte des Bundesrates in seinem Bericht, und offenbar hat dieses Problem dem Bundesrat einen gewissen Eindruck gemacht. Dabei wird sich aber sicher nicht eine Front zwischen Ostschweiz und Innerschweiz ergeben. Vielmehr gibt es in beiden Regionen, wie es scheint, eine eher zunehmende Zahl von Leuten, welche der Linienführung durch die eigene Region Bedenken entgegenbringen. Es ist also sehr wohl möglich, dass nicht nur die Frage des Standortvorteils zu beurteilen sein wird, sondern, um ein modernes Wort zu gebrauchen, auch die Frage der Akzeptanz. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist ein frühzeitiger Entscheid notwendig.

Die Entwicklung ist also wachsam weiterzuverfolgen. Beim Eintreffen der Annahmen von Szenario 2 und bei guter wirtschaftlicher Lage in unseren Nachbarländern ist es sehr wohl möglich, dass der Entscheid oder Vorentscheid schon im Laufe der nächsten Amtsdauer erfolgen muss. Achten wir darauf, dass wir dann bereit sind und die Vorbereitungen abgeschlossen haben.

Nun noch zu den Ausführungen von Herrn Hegg: Er ist nicht begeistert von einer neuen Transversale. Aber, Herr Hegg, wo liegen die Alternativen? Wenn wir keinen leistungsfähigen

Eisenbahndurchgang zur Verfügung stellen, bedeutet das, dass wir uns mit den bestehenden Linien begnügen und die Verlagerung auf die Strasse in Kauf nehmen. Vermehrter Verkehr auf den bestehenden Linien hat insbesondere den Nachteil, dass bei beiden Varianten – Lötschberg und Gotthard, alte Route – enorme Höhendifferenzen überwunden werden müssen, was einen beträchtlichen Energieaufwand bedeutet. Eine neue Linie, die tiefer zu liegen kommt, wäre also aus der Sicht der Energieverwendung bedeutend günstiger; sie wäre sparsamer im Energieaufwand.

Ich bin mit Ihnen einverstanden, dass auf die Probleme des Umwelt- und Naturschutzes Rücksicht genommen werden muss. Das ist eine Voraussetzung.

In diesem Sinne nimmt die CVP-Fraktion vom Bericht des Bundesrates Kenntnis.

**Le président:** Le groupe indépendant et évangélique renonce à s'exprimer et il prendra acte du rapport.

**Schmid:** Ich darf mich vorerst bei den bisherigen Rednern bedanken; mit Ausnahme von Herrn Hegg haben sich alle eindeutig dafür ausgesprochen, dass dieses wichtige Anliegen weiter verfolgt werden soll. Das ist die Auffassung, die wir im schweizerischen Splügenkomitee vertreten.

Ich werde mich vorerst zu zwei Aspekten des Berichtes des Bundesrates äussern und anschliessend, soweit die Zeit reicht, auch noch einige Ausführungen über das weitere Vorgehen machen.

1. Der Bundesrat schreibt auf Seite 10 seines Berichtes, dass die Begeisterung für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpen transversale in der Schweiz wie auch im benachbarten Ausland weitgehend fehle. Ich äussere mich nicht über die Situation in der Schweiz – diese können Sie selbst sehr gut beurteilen. Ich lade aber Herrn Bundespräsident Schlumpf ein, uns anlässlich eines künftigen Besuchs beim italienischen Splügenkomitee zu begleiten. Er wird dort feststellen, dass die Regierungen der Regionen Lombardei, Emilia Romagna, Ligurien und Aostatal, die dort bestehenden politischen Parteien und die massgebenden Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen geschlossen hinter dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpen transversale durch den Splügen stehen. Es wäre daher äusserst wertvoll, wenn Herr Bundespräsident Schlumpf sich einmal an Ort und Stelle von der Begeisterung in unserem südlichen Nachbarland überzeugen könnte.

2. In bezug auf den Zeitpunkt, in welchem eine neue Alpen transversale zur Verfügung stehen muss, kann ich mich kurz fassen, weil Herr Kühne diese Frage vorhin sehr präzise ausgeleuchtet hat. Ich gehe ebenfalls von Szenario 2 – 50 Prozent Gütertransport auf der Strasse, 50 Prozent Gütertransport auf der Schiene – aus. Ich bestreite auch nicht die Schätzungen über das Transitvolumen; sie stammen ja vom St.Galler Zentrum für Zukunftsforschung. Der Bundesrat schreibt in Anlehnung an dieses Forschungsinstitut, dass im Jahre 2000 – darauf hat Herr Kühne ebenfalls hingewiesen – der Strassentransitverkehr 9 Millionen Tonnen ausmachen wird. Heute wird eine halbe Million Tonnen auf der Strasse transportiert. Das würde also eine Verachtzehnfachung des heutigen Strassentransitvolumens in 16 Jahren bedeuten. Glauben Sie wirklich, dass die Bevölkerung an der San Bernardino-Route und an der Gotthard-Strassenroute das akzeptieren wird? Ich kann nicht daran glauben, und ich schliesse daraus, dass sich ein Teil dieses Transitvolumens auf die Schiene verlagern wird.

Das hat zur Folge, dass wir früher als erst im Jahre 2020 eine neue Eisenbahn-Alpen transversale verfügbar haben müssen. Ich gehe davon aus, dass das bereits im Jahre 2010 der Fall sein muss. Wenn wir für die Splügen-Variante eine 25jährige und damit längere Realisierungszeit als für die Gotthard-Variante in Rechnung stellen, weil aufwendigere Verhandlungen mit unseren Nachbarländern geführt werden müssen, heisst das, dass schon 1985 eine Baubotschaft vorlegen müsste. Sie sehen daraus, dass wir keine Zeit mehr verlieren dürfen.

Die Zeit, die uns bleibt, weil der Bundesrat vorerst keinen Linienführungsentscheid treffen will, ist in zweifacher Hinsicht zu nutzen. Herr Bühler-Tschappina hat bereits gesagt, dass die beiden Projekte Gotthard-Basistunnel und Splügen-Basistunnel einen ungleichen Projektierungsstand aufweisen. Für den Gotthard-Basistunnel liegt ein allgemeines Bauprojekt vor. Zudem haben die Schweizerischen Bundesbahnen in den letzten zwei Jahren für die Zufahrtslinien in den Kantonen Uri und Schwyz Machbarkeitsstudien durchgeführt. Für den Splügen liegt kein allgemeines Bauprojekt vor. Geologische und felsmechanische Untersuchungen sind die Grundlage für ein solches Bauprojekt, das erst seriöse Kostenvergleiche ermöglicht. Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte sind nämlich bei einem derart gigantischen Projekt äusserst sorgfältig zu prüfen.

Auch die Frage der Zufahrtslinien ist nochmals neu zu überdenken. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass ich den Schildbürgerstreich – erwähnt im blauen Bericht der Kontaktgruppe Ostschweizer Kantonsregierungen/Eidgenössisches Verkehrsdepartement – nie mitgemacht habe, wonach der Verkehr von Deutschland über Basel in die Ostschweiz und durch den Splügen nach Italien und von dort möglicherweise wieder nach Westen geleitet wird. Wir vom Splügenkomitee stützen uns vielmehr auf eine Studie der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, wo nachgewiesen wird, dass der Verkehr von den nördlichen Zufahrtslinien auf die sich im Bau befindliche Schnellbahnstrecke Hannover-Würzburg, von dort in den süddeutschen Raum und direkt über das St.Galler Rheintal nach Süden geleitet werden kann.

Es ist auch notwendig, die Kontakte mit dem Ausland zu intensivieren. Wir sind der Meinung, dass der Bundesrat die Federführung übernehmen muss und dass es seine Aufgabe ist, mit unseren südlichen Nachbarländern Kontakt aufzunehmen, um verbindliche Stellungnahmen von ihnen zu erwirken. Das, Herr Bundespräsident Schlumpf, ist die Tätigkeit einer Regierung, die diesen Namen verdient, und ich gehe davon aus, dass Sie gewillt sind, einer solchen Regierung vorzustehen.

**M. Etique:** Il convient tout d'abord de saluer le réalisme du Conseil fédéral qui, en raison des données nouvelles du trafic et compte tenu de l'évolution économique des dernières années, ne trouve plus qu'il est impératif de construire une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, et renonce ainsi à anticiper le choix d'un tracé.

Dès lors, on ne peut que souscrire à une conception qui vise à créer des capacités supplémentaires sur les grands axes existants et sur leurs accès. On est ainsi conduit à envisager les capacités nouvelles qui résulteront de la mise en double voie du BLS, capacités qui ne pourront toutefois être pleinement exploitées que moyennant une extension des voies d'accès au BLS. Le Conseil fédéral est conscient du problème lorsque, au chiffre 722 de son rapport, il considère comme indispensable une amélioration de l'axe Bâle-Berne qui constitue un véritable goulet d'étranglement sur le trafic nord-sud par le BLS. Toutefois il convient d'explorer toutes les possibilités d'accès au BLS à partir de Bâle, non seulement par Olten – on a souvent tendance à privilégier cette possibilité –, mais aussi et surtout par Delémont-Bienne-Berne. Je sais gré à M. le rapporteur de langue française d'avoir évoqué cette possibilité dans son rapport.

En outre, Bâle ne saurait être considérée comme étant la seule pénétrante possible du trafic nord-sud dans notre pays. Le trafic à travers le Lötschberg et le Simplon peut être alimenté aussi à partir d'autres points. Pour la pénétration tout au long de la chaîne jurassienne, je ne citerai que Vallorbe, Pontarlier et surtout Delle-Boncourt. La ligne Belfort-Delémont-Bienne étant un accès direct et naturel au BLS.

S'agissant de ces points de pénétration du trafic nord-sud dans notre pays, je métonne Monsieur le Président de la Confédération, que la France ne soit pas considérée au même titre que la République fédérale d'Allemagne, l'Autriche et l'Italie comme partenaire pour traiter des pro-

blèmes de développement des lignes ferroviaires transalpines dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des transports.

Pour ces raisons, j'ai déposé au cours de cette session un postulat qui va dans le sens du rapport du Conseil fédéral, mais qui l'invite à élargir le champ des investigations de manière à ce que soient étudiées toutes les possibilités offertes, voire l'extension, des différentes voies possibles d'accès au BLS.

Je voudrais en conclusion apporter une précision. On a évoqué la position du gouvernement de la République et Canton du Jura concernant cette consultation et M. Clivaz a parlé d'une abstention du Canton du Jura. Il ne s'agit pas d'une abstention qui pourrait confiner à un manque d'intérêt pour le problème. Le Gouvernement jurassien étant par principe opposé à toute nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes, il n'a pas eu à se prononcer pour l'une ou l'autre variante Saint-Gothard ou Splügen. La position du Gouvernement jurassien était, dans cette affaire, une position de non entrée en matière.

**Oehler:** Mein Vorsitzender in Sachen Splügenbahn-Alpentransversale, Kollege Schmid, hat Herrn Bundespräsident Schlumpf eingeladen, einmal gemeinsam in Norditalien mit den Vertretern der entsprechenden Regierungen abzuklären, welche Haltung diese Leute in Sachen Splügenbahn einnehmen. Ich möchte nicht so weit reisen, aber Herrn Schmid und Herrn Bundespräsident Schlumpf einmal zu uns ins Rheintal einladen, damit sie sehen, in welchem vernachlässigtem Zustand sich unser öffentlicher Verkehr befindet. Herr Schmid hat längere Zeit vom Verkehr mit dem Ausland gesprochen; er hat uns dargelegt, wie man im Norden, in Deutschland, und im Süden, in Italien, auf diese Splügenbahn angewiesen ist. Das interessiert mich erst in zweiter Linie. In erster Linie interessiert mich, wie unser eigener Verkehr in unserer Region ausgebaut ist und nicht, wie lange die Leute von Norddeutschland brauchen, bis sie in Südspanien oder in Süditalien an den Strand gehen können, oder umgekehrt, wie lange der Orangentransport von Sizilien nach Norddeutschland dauert. Mich interessiert vielmehr, wie lange ich von meinem Wohnort an den 35 Kilometer entfernten Arbeitsplatz zu fahren habe. Ich brauche dazu eineinhalb bis zwei Stunden!

Nun bin ich auch der Meinung, dass öffentliche Verkehrswege – und insbesondere die Eisenbahn – für die Zukunft das Rückgrat bilden werden. Aber meiner Ansicht nach haben wir in erster Linie für die betroffenen Regionen die Infrastruktur zu erstellen bzw. zu verbessern und erst dann für den Nord-Süd-Verkehr die entsprechenden Regionen mit in Anspruch zu nehmen.

Für meine Vorstellungen sticht auch das Argument nicht, wonach durch eine neue Alpentransversale, im konkreten Fall durch eine Splügenbahn, die betroffenen Regionen besser industrialisiert werden können. Wenn wir uns nämlich die Lage an Ort und Stelle ansehen und die politische Entwicklung mit in die Überlegungen einbeziehen, stellen wir bald einmal fest, dass das wohl wünschbar wäre, dass aber aus den gleichen Kreisen die Industrieindignität auf einer anderen Ebene gefördert wird. Ich begrüsse die Absicht, dass die beiden Vorhaben einmal auf das gleiche Niveau gebracht werden. In diesem Sinne finde ich es auch richtig, dass aufgrund dieses Berichtes die Spiesse gleich lang gemacht werden. Aber ich finde es falsch, wenn man unter Vortäuschung und Vorgaukelung einer langfristigen Entwicklung die Regionen im Stiche lässt.

Herr Vetsch, der Präsident dieser Kommission, und ich wohnen zufällig am gleichen Ort: Wir haben einen amtlich attestierten Beweis, dass die Verbindungen weder nach St.Gallen noch nach Bern klappen, erhalten wir doch fast die grösste Distanzentschädigung, obwohl distanzmässig keine grossen Strecken zurückzulegen sind. Im Vergleich zu den Alpentransversalen sind die Distanzen ja kaum der Rede wert.

In diesem Sinne verweise ich auf die Versprechungen, die der jetzige Vorsteher des zuständigen Departementes und

sein Vorgänger mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur in unseren Regionen gemacht haben. Bevor diese nicht verwirklicht sind, glaube ich, dass es unnötig ist, dass man auf diesem Wege mit den Alpentransversalen weiterschreitet.

**Wyss:** Nach diesen beiden engagierten Voten aus der Sicht der Ostschweiz werde ich als Basler die Dinge wohl ein bisschen anders beleuchten müssen, weil ja unsere Region aufgrund ihrer geschichtlichen Entwicklung hier etwas anders denkt.

Ich möchte zum vornherein sagen, dass die Beziehungen, die wir zur SBB hatten, immer darauf ausgerichtet waren, die objektiven Grundlagen für beide Varianten – wir haben auch nicht Stellung genommen gegen eine Splügen-Variante – zu erstellen. Unsere Region – und zwar Regierungen und Wirtschaftsverbände – bedauert, dass dieser Entscheid verschoben worden ist. Viele der Darlegungen des Bundesrates finden unser Verständnis, aber Projekte dieser Grössenordnung bedürfen bekanntlich einer langen Planungs- und Vorbereitungszeit. Es wäre deshalb wichtig gewesen, im heutigen Zeitpunkt einen Grundsatzentscheid über die Linienführung zu fällen, unabhängig davon welche Varianten dies sind, weil eben doch die Investitionen nicht nur bei uns in der Schweiz, sondern auch in den Nachbarländern von grosser Bedeutung sind.

Man sagt, dass sich ein Baubeschluss nach der Nachfrageentwicklung zu richten habe. Wir müssen uns aber daran erinnern, dass beim Bau der heutigen Gotthardlinie sicher nicht das dannzumal aktuelle und kleine Verkehrsaufkommen massgebend war, sondern dass grossartig eigentlich – man muss doch einmal sagen – für die Zukunft geplant worden ist. In diesem Zusammenhang sei auch an eine Aussage des derzeitigen Präsidenten der Generaldirektion SBB, Dr. Werner Latscha, erinnert, der folgendes ausführte: «Auch wenn ein Baubeschluss für heute oder morgen noch nicht zu erwarten ist, so ist ein Grundsatzentscheid doch von ausserordentlicher Dringlichkeit, denn nicht nur die SBB, sondern auch die Nachbarbahnen haben laufend Investitionen zu tätigen. Sie sollten dringend wissen, auf welches Ziel sie auszurichten sind.»

Ganz besonders für die Region Basel, deren Standortgunst wesentlich von guten Verkehrsverbindungen abhängt, ist es von grosser Bedeutung zu wissen, ob man sich auf den Verkehrsträger Eisenbahn ausrichten kann. Es genügt nicht, wenn lediglich dem Bau einer neuen Eisenbahnhaupttransversale und dem Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur der Vorrang eingeräumt wird, was wir beides natürlich sehr unterstützen. Nicht nur die Güterverkehrskapazität auf der Nord-Süd-Achse, sondern auch die dank dem Gotthard-Basistunnel wesentlich verkürzten Reisezeiten auf der Strecke Basel-Mailand wären für den internationalen Nord-Süd-Verkehr von grosser Wichtigkeit. Die Gotthard-Variante schliesst das geplante zukünftige NHT-Ost-West-System zentral an den Nord-Süd-Verkehr an. Die Verantwortlichen aus Regierung und Wirtschaft unserer Region bedauern deshalb den Nullentscheid des Bundesrates bzw. den Aufschub des Entscheids über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass ein Entscheid über die Linienführung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale sich heute aufdrängt und sprechen uns mit Nachdruck für die Realisierung der Gotthard-Basislinie aus.

Wir nehmen also nur mit Bedauern vom Bericht Kenntnis; man kann das leider in dieser Form hier nicht ausdrücken. Wir wünschen, dass weitere Untersuchungen ergeben werden, dass ein Grundsatzentscheid sobald als möglich getroffen werden kann und nicht erst im Jahre 2000.

**Giger:** Als direkt interessierter Landesteil an einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist es naheliegend, dass in unserem sankt-gallischen Parlament schon viel über eine Eisenbahn-Nord-Süd-Verbindung gesprochen wurde. Dass ich mich in diesen Fragen schon verschiedentlich engagiert habe, dürfte folglich nicht erstaunen.

Ich möchte vorerst dem Bundesrat und den zuständigen

Stellen für den interessanten Bericht danken, selbst wenn ich mich in den Kernfragen damit nicht einverstanden erklären kann.

Über das zukünftige Gütertransitvolumen möchte ich mich nicht mehr äussern, es ist schon genügend davon gesprochen worden.

Im Bericht wird aber davon ausgegangen, dass sich der Schwerverkehr in Zukunft weiter auf die Strasse verlagern wird. Wenn wir die Energiepolitik der Zukunft verfolgen, glaube ich nicht an eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse in diesem Umfange. Im Gegenteil, ich kann mir nicht vorstellen, dass wir in Anbetracht unseres neuesten Umweltproblems, des Waldsterbens, auf unseren Strassen ungehindert so weiter «fuhrwerken» können. Bis jetzt ist der Schwerverkehr bezüglich Umweltbelastung als notwendiges Übel glimpflich davongekommen. Die Schwerverkehrsabgabe wird jedoch zeigen, ob sie irgendwelche präventiven Auswirkungen hat. Vor allem bezweifle ich, ob wir uns um die Jahrhundertwende in Sachen Erdöl, und damit meine ich auch den Treibstoff, derart grosszügig zeigen können. Gerade diesen Umständen trägt der Bericht meiner Ansicht nach zu wenig Rechnung. Ich bin fast geneigt zu sagen: Er geht auf die akuten Umweltprobleme nicht ein. Er wirkt, obwohl dem Datum nach jung, bereits etwas antiquiert.

Ein weiterer Punkt hat mich ebenfalls eigenartig berührt. Auf den Seiten 30 und 32 ist von zusätzlicher Bereitstellung von Transportkapazitäten zu Lasten des Binnenverkehrs die Rede. Ich zitiere: «Würde die Hälfte der Regionalzüge an Gotthard und Lötschberg durch Buskurse ersetzt, so könnten 18 Fahrplanstrassen je Richtung für den Güterverkehr gewonnen werden. Das entspräche einer Kapazität von rund sechs Millionen Tonnen. Ihre Nutzung hinge allerdings von der Aufnahmefähigkeit der Grenz- und Rangierbahnhöfe ab.» Der Gedanke, dass heutzutage zusätzliche Transitkapazitäten auf Kosten des schienengebundenen Regionalverkehrs geschaffen werden sollten, wirkt für mich geradezu grotesk. Ich bin überzeugt, dass die Lösung anderweitig gesucht werden muss, und zwar umgehend, dies besonders deshalb, weil auch die Aufnahmefähigkeit der heutigen Grenz- und Güterbahnhöfe in Zweifel gezogen wird.

Über das zukünftige Gütertransportvolumen und über die dannzumal notwendige Transportkapazität der Bahn möchte ich mich ebenfalls nicht mehr äussern. Die Vorredner haben das getan.

Der Bau eines Gotthard-Basistunnels fordert eine Vorbereitungszeit von rund sechs Jahren, der Bau einer Splügenbahn eine solche von zirka neun Jahren. Die reine Bauzeit wird auf 15 Jahre geschätzt. Veranschlagt man eine Realisierungszeit von zirka 20 bis 25 Jahren, dann wird früher, als es der Bundesrat wahrhaben will, eine Variantenwahl und in deren Folge ein Baubeschluss getroffen werden müssen. Aufgrund dieser Überlegungen sind die beiden Projekte Gotthard und Splügen auf einen ähnlichen Stand zu bringen. Das ist auch bereits gesagt worden. Noch wichtiger scheinen mir jedoch die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten zu sein. Die Kontakte mit den umliegenden Verkehrsministerien müssen zielstrebig vorangetrieben werden. Es geht nicht an, dass die Nachbarländer nicht aufmerksam angehört werden. Auch diese sind darauf angewiesen, dass sie die Ernsthaftigkeit im Hinblick auf eine längerfristige internationale Verkehrspolitik von seiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu spüren bekommen. Wir sollten die Zeit optimal nutzen. Ich habe das Gefühl, dass wir in Sachen Verkehrspolitik wieder einmal einen mutigen Schritt tun sollten.

Ich möchte Ihnen das Buch des Schriftstellers Felix Möschlin «Wir durchbohren den Gotthard» zur Lektüre empfehlen. Dann werden Sie mit mir einig gehen, dass unsere Vorfahren vor 120 Jahren unter schwierigeren Voraussetzungen mutiger gehandelt und mehr Zukunftsglauben an den Tag gelegt haben. Nicht zu gegebener Zeit, wie der Bundesrat schreibt, sondern heute sollte der Linienentscheid, allerdings unter sorgfältiger Gewichtung möglicher Varianten, getroffen werden.

**Cantieni:** Gestatten Sie, dass ich die Ausführungen des Vorredners und verschiedener anderer Votanten unterstütze. Ich möchte bei dieser Gelegenheit daran erinnern, dass der Bündner Grosse Rat im Januar 1981 eine Sondersession abgehalten hat, um zu einem Antrag der Bündner Regierung betreffend Vernehmlassung über die Alpentransversale Stellung zu nehmen. Das unterstreicht immerhin auch die Bedeutung, die unsere Region diesem Anliegen gegenüber zum Ausdruck bringt.

Der Bündner Grosse Rat genehmigte damals mit einem eindeutigen Ergebnis von 95 zu 17 Stimmen einen Antrag der Bündner Regierung, ihrem Bericht zuzustimmen. Die Regierung legte aber auch damals Wert darauf, sich in ihrer Stellungnahme an das EVED von den Erwägungen und Beratungen im Grossen Rat leiten zu lassen. Sie hielt denn auch in der Botschaft zu diesem Antrag unter anderem folgendes fest: «Da der Entscheid über die Linienführung von grosser Bedeutung für unseren Kanton ist, möchte die Regierung ihre Stellungnahme auf das durchgeführte breite Vernehmlassungsverfahren und auf die Beratung des Geschäftes im Grossen Rat abstützen. Weil der vorgesehene Linienführungsentscheid die Interessen der ganzen Ostschweiz berührt und das Ostalpenbahnversprechen zugunsten der Kantone der Ostschweiz abgegeben wurde, drängt sich eine gemeinsame Stellungnahme der Ostschweizer Regierungen auf. Dies um so mehr, als die Ostschweizer Kantone in der Frage einer Ostalpenbahn bisher stets gemeinsam an die Bundesbehörden gelangt sind.» Damals ging man also von der Voraussetzung aus, man würde nun kurzfristig den Entscheid betreffs Linienführung fällen. Dem ist nun heute nicht so. Ich stimme aber den Schlussfolgerungen des Bundesrates in seinem Bericht zu. Wir haben dafür Verständnis.

Ich möchte aber in diesem Zusammenhang die wiederholt gestellte Frage der Bereitstellung der Projektunterlagen hier noch unterstreichen. Auch dazu äusserte sich damals die Bündner Regierung in ihrer Botschaft mit folgenden Ausführungen: «Die Förderung nach der Bereitstellung gleichwertiger Unterlagen für beide Projekte muss grundsätzlich aufrechterhalten werden. Auf alle Fälle darf der Projektierungsrückstand beim Splügen nicht zu einer Benachteiligung dieses Projektes beim Linienführungsentscheid führen.»

Deshalb stelle ich die hier wiederholt zum Ausdruck gebrachte Frage an den Herrn Bundespräsidenten: Ist der Bundesrat bereit, bis zum Entscheid über die Linienführung die vollständigen Projektunterlagen für die beiden Varianten Gotthard oder Splügen bereitzustellen, damit auch hier der Gleichstand dieser beiden Varianten sichergestellt wird?

**Künzi:** Im Zusammenhang mit den Gotthard/Splügen-Projekten gestatte ich mir, einige zusätzliche Gedanken zum Problem zu äussern. Während bei der Strasse das Nationalstrassenkreuz N1/N2 der Vollendung entgegengeht, wird bei der Bahn seit Jahrzehnten um Linienführungen gestritten. Dies hat dazu geführt, dass die Eisenbahn auf über hundertjährigen Schienensträngen gemütlich durch die Landschaft fährt und auch in wichtigen Verkehrsbereichen wesentliche Anteile an die Strasse abgibt, weil man auf unseren Nationalstrassen sein Ziel in viel kürzerer Zeit erreicht. Obwohl überall von der Förderung des öffentlichen Verkehrs geredet wird, geht diese Entwicklung munter weiter. Die Eisenbahnplanung der letzten Jahrzehnte zeigt leider ein wenig ermutigendes Bild. Zwar hat der Bau der Heitersberg-Linie und der konsequente Intercity-Takt auf der West-Ost-Achse einige Erfolge gebracht. Aber wenn mit einer neuen Linie zwischen Olten und Bern für den eisenbahngerechten Massenverkehr auf dieser Achse die notwendigen Kapazitäten bereitgestellt und die Konkurrenzfähigkeit erhöht werden sollen, kommen von allen Seiten die bekannten «Wenn» und «Aber», welche schliesslich jeder guten Lösung im Wege stehen und eine mögliche Trendumkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs für lange Zeit verhindern.

Besonders extrem ist das Missverhältnis auf der Nord-Süd-Achse, und hier vor allem beim Personenverkehr. Während

Expertenkommissionen und Studiengruppen über Varianten für eine neue Eisenbahntransversale brüteten und sich die Kantonsregierungen über die Varianten Splügen und Gotthard stritten, wurden der Gotthard-Strassentunnel gebaut und die Nationalstrasse N2 nördlich und südlich davon so weit vorangetrieben, dass sie in wenigen Jahren durchgehend zur Verfügung stehen wird. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat am 7. Dezember 1983 in seinem Bericht über eine weitere Eisenbahntransversale festgestellt, dass eine leistungsfähige und schnelle zusätzliche Eisenbahnlinie nach Süden erst etwa im Jahre 2020 zur Verfügung stehen müsse und dass deshalb vorläufig noch kein Linienführungsentscheid zu treffen sei.

Die Diskussionen können also weitergehen, und die Züge auf der berühmten Gotthardlinie werden von Jahr zu Jahr schlechter besetzt sein. Die Gotthard-Bergstrecke mit ihren Kehrtunnels und der grossen Höhendifferenz wird damit noch für einige Jahrzehnte die einzige Eisenbahnverbindung zwischen dem schweizerischen Mittelland und dem Tessin bleiben. Dabei ist anerkennend festzustellen, dass die Züge zwischen Arth-Goldau und Bellinzona immerhin mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 80 Kilometern pro Stunde verkehren. Dies ist zwar neben der Autobahn keine Sensation, erscheint aber wenigstens einigermaßen plausibel. Im Gegensatz dazu kann wenig Verständnis für die Tatsache aufgebracht werden, dass es die Schnellzüge der SBB auf der Talstrecke zwischen Zürich und Arth-Goldau auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ganzen 64 Kilometern pro Stunde bringen! Gründe dafür gibt es zwar einige, beispielsweise die vielen Kurven am Zugersee, die Fahrplanrücksichten bei einspurigen Streckenabschnitten, die Behinderungen im ungenügend ausgebauten Bahnhof Zug und die Überlastung der Strecke Thalwil-Zürich. Es gibt aber keinen Grund dafür, dass diese Behinderungen nicht schon längst behoben sind.

Der mittelfristige Investitionsplan der SBB sieht gegen Ende der achtziger Jahre den Baubeginn für Investitionen im Raume Zug vor, ohne dass deren Umfang schon näher festgelegt wäre. Damit wird die unerfreuliche Situation zwischen Zürich und Arth-Goldau noch weitere zehn Jahre bestehen bleiben.

Eine Verbesserung der Verbindung nach Zürich, insbesondere ein rascherer Ausbau der zürcherischen Gotthardzufahrt, wäre sicher kein Luxus. Ich erinnere nochmals an die Einspurstrecken im Zimmerbergtunnel und Albistunnel.

Nachdem nun die wichtigsten Arbeiten an der Gotthard-Bergstrecke abgeschlossen sind, sollten die Kräfte auf den Ausbau des Bahnhofs Zug und die unmittelbar anschliessenden Streckenabschnitte konzentriert werden, wenn es schon nicht möglich ist, eine weitere Transversale zu erstellen. Es ist höchste Zeit, dass auch in diesem Gebiet ein zeitgemässer Eisenbahnbetrieb möglich wird.

Vom Bericht als solchem habe ich ebenfalls Kenntnis genommen und bedaure den Nullentscheid. Er dient meines Erachtens nicht der aktiven Förderung des öffentlichen Verkehrs.

**Schmidhalter:** Der Bundesrat hat am 14. März 1983 beschlossen, es sei von einem vorgezogenen Linienführungsentscheid abzusehen und zu gegebener Zeit den eidgenössischen Räten ein Bundesbeschluss über den Bau einer neuen – ich betone neuen – Eisenbahn-Alpentransversale zu beantragen.

Wir werden aufgefordert, von diesem Beschluss Kenntnis zu nehmen. Ich habe dies in positivem Sinne getan, fühle mich aber verpflichtet, hier eine regionalpolitisch gefärbte Anregung betreffend die definitive Variantenwahl zugunsten der Simplonlinie und damit der gesamten Westschweiz einzubringen.

Auf den Seiten 41 und 42 der Botschaft ist festgehalten, dass der Linienführungsentscheid auf der Grundlage Eisenbahntransitlinie Gotthard oder Splügen durchzuführen sei. Auf Seite 49 heisst es zusätzlich: «Über Bedürfnis und Varianten zusätzlicher Eisenbahn-Alpentransversalen liegen eingehende Untersuchungen vor.»

Obschon jedenfalls im gegenwärtigen Zeitpunkt kein Linienführungsentscheid getroffen werden soll, werden die SBB dennoch beauftragt, die für beide Varianten verlangten Machbarkeitsuntersuchungen weiterzuführen, soweit dies sinnvoll und notwendig ist. Zudem wird festgehalten, es müssten die Realisierungsmöglichkeiten für die heute zur Diskussion stehenden Linienführungsvarianten nicht verbaut werden.

Es wird also in der Zusammenfassung ganz eindeutig festgehalten, dass bei Linienführungen in der Zukunft nur noch über Gotthard und Splügen diskutiert wird. Ausdrücklich wird festgehalten, dass man betreffend Varianten nur noch über einen Ausbau der Gotthardlinie als einer der zwei bestehenden Alpentransversalen und einer Variante Splügen Untersuchungen und auch Landreservierungen vornehmen will. Alle anderen Linienführungsmöglichkeiten oder alle anderen Ausbaumöglichkeiten – wie zum Beispiel für den Simplon – werden damit begraben.

Auf Seite 55 sind die bestehenden Eisenbahn-Alpentransversalen Simplon und Gotthard dargestellt, wobei eine Einschränkung gemacht werden muss, da nur die mögliche Zufahrt zum Simplon über die BLS grafisch hervorgehoben und die äusserst wichtige Zufahrt über das Rhonetal, die auch besteht, nur angedeutet wird. Die Westschweiz betrachtet die Simplonlinie vor allem als Verbindungsmöglichkeit Paris–Mailand und ist auf den Orient-Express Paris–Konstantinopel sogar sehr stolz. Wir sind auch froh, dass der frühere Präsident der Ligne du Simplon heute Bundesrat ist; es ist Herr Delamuraz.

Der Simplontunnel ist der tiefstliegende Tunnel in unseren Alpen und hat zwei grosse Zufahrtsmöglichkeiten aus dem Norden und aus dem Westen: Aus Deutschland über Basel–Bern–BLS und aus Frankreich über Vallorbe–Lausanne–Simplon. Denken wir auch an die neuesten Entwicklungen mit dem TGV und an die dadurch enorme Aufwertungsmöglichkeit der Simplonlinie. Dem Simplon fehlt vor allem der Ausbau auf der Seite Italien. Dieses Problem haben wir aber auch beim Gotthard und in vermehrtem Mass beim Splügen. Auch bei den Strassenverbindungen am Simplon ist es nicht besser. Eine Realität ist aber, dass der neue Verladebahnhof Domo II im Bau ist und dass die Italiener sicher an einem Ausbau der Ab- und Zugangslinien zu dieser grossen Realisation ein vorrangiges Interesse haben müssen. Also dürfen wir bei der in Zukunft zu treffenden definitiven Linienwahl nicht *a priori* eine der bestehenden Alpentransversalen für einen Linienführungsentscheid einfach vorbehaltlos abschreiben.

Ich beantrage daher, dass die SBB betreffend die zukünftigen Machbarkeitsstudien nicht einseitig beauftragt werden, sich nur noch auf eine mögliche Variante zwischen Gotthard und Splügen zu konzentrieren, sondern zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung aller inzwischen eingetroffenen Änderungen die definitiven und notwendigen Ausbauten unseres Bahnnetzes neu festzulegen.

**M. Giudici:** Je prends acte du rapport du Conseil fédéral avec une profonde déception. Il est «urgent d'attendre»: telle est la maxime qui inspire ce rapport de résignation et la conclusion du Conseil fédéral de renvoyer «en temps opportun» une décision sur le choix du tracé d'une nouvelle ligne ferroviaire transalpine. Ce temps opportun pour la décision du tracé serait, dit-on, situé dans la prochaine décennie. Cette décision, ou plutôt ce manque de décision, n'est pas satisfaisante pour deux raisons principales qui ne sont pas liées au choix entre les variantes du Saint-Gothard ou du Splügen. Je ne m'exprime pas ici dans une optique régionale ou cantonale.

Premièrement, la Suisse renonce à déterminer elle-même l'évolution du trafic européen par le rail. En renonçant à un choix de principe sur le tracé, notre pays s'expose au danger de subir et non pas de dicter les choix futurs fondamentaux dans ce domaine. Il est vrai que la date de construction de la nouvelle transversale dépend aussi de la politique des transports des autres pays européens. Le choix du tracé, au contraire, dépend en grande partie des

options de la Suisse par sa position centrale sur l'axe des Alpes. Renoncer à choisir dès maintenant, ce n'est plus suivre la ligne politique qui a été une constante de notre politique générale dans le passé. En effet, la Suisse que nous connaissons a été déterminée d'une façon importante dans son évolution économique par les choix courageux en matière de grands courants de trafic, assumés par la classe politique du XIX<sup>e</sup> siècle, dans des conditions financières beaucoup plus difficiles que celles que nous connaissons. Je constate que ce courage nous manque aujourd'hui.

Les avantages d'un choix anticipé du tracé sont évidents et le Conseil fédéral le reconnaît dans son rapport. Réduire les délais de construction et permettre aux pays limitrophes d'axer leur politique d'investissements sur la variante choisie; c'est précisément la possibilité de déterminer la politique européenne du trafic que j'invoque et non de la subir. Ces arguments sont, à mon avis, supérieurs aux difficultés de consensus intérieur que le Conseil fédéral craint.

Quant à la deuxième raison de mon insatisfaction, elle est la suivante. Le rapport nous présente une radiographie complète, riche en données, de l'évolution probable du trafic transalpin routier et ferroviaire, je dis bien routier et ferroviaire. Toutefois, pour renvoyer sa décision à propos de la ligne ferroviaire à travers les Alpes, le Conseil fédéral admet que la capacité doublée de nos chemins de fer sera en mesure de résoudre le problème jusqu'en l'an 2020. Le rapport ne s'occupe guère des conséquences de ce renvoi sur le trafic routier à travers les Alpes. Ces conséquences sont tout simplement épouvantables. En 1980, le trafic de transit des marchandises par les poids lourds était, dans notre pays, d'un demi-million de tonnes. En l'an 2000, dans quinze ans, il sera de 9 ou 10 millions de tonnes, selon le tableau 6 du rapport, scénarios 1 et 2, selon l'avis du Conseil fédéral, c'est-à-dire vingt fois plus qu'actuellement. «Le trafic lourd se concentrerait plutôt sur la N2, où il évincerait les voitures de tourisme» (chiffre 432 du rapport). Neuf ou dix millions de tonnes de marchandises ne signifient pas grand-chose mais si nous essayons de visualiser cela, le nombre de camions poids lourds a une tout autre signification. Le calcul a été fait par les services techniques du canton du Tessin et, si l'on ajoute le trafic intérieur, cela représente, selon le scénario 2, 7600 poids lourds qui traverseraient chaque jour le Saint-Gothard et le San Bernardino dont 6000 camions pour le Saint-Gothard seulement.

Le Conseil fédéral ne fait pas preuve d'une grande imagination en constatant que le trafic lourd évincerait les voitures de tourisme. Nous avons parlé un jour entier du dépérissement des forêts. Nous aurions souhaité que ce constat troublant, tant du point de vue du trafic que du point de vue écologique, amène le Conseil fédéral à faire un choix aujourd'hui, afin de prévenir ce que je n'hésite pas à définir comme une catastrophe que ce même Conseil fédéral nous annonce pour l'an 2000. Il est urgent non pas d'attendre mais d'agir.

**Steinegger:** Eine der möglichen Alpentransversalen würde auch meinen Kanton betreffen. Ich erlaube mir deshalb, zum Bericht des Bundesrates Stellung zu nehmen.

Im Gegensatz offenbar zu anderen Leuten fehlt dem Kanton Uri der Glaube, die Alpentransversale werde allenfalls gebaut, damit man schneller von Basel in Altdorf oder in Anderer sei. Man will schneller und kostengünstiger von Deutschland nach Mailand gelangen. Kollege Oehler hat dies ausgeführt, und Kollege Wyss hat das bestätigt. Das Gebiet dazwischen ist Baugrund, ist Landschaft, die technisch bewältigt werden muss. Eine Alpentransversale stellt also in erster Linie eine Belastung dar mit eher unbedeutenden, regionalwirtschaftlichen Vorteilen. Wir haben unsere Erfahrungen mit der N2 und der bestehenden Gotthardbahnlinie: Leider führen sogar hier Zentralisierung und Überinvestitionen in den Agglomerationen zu einem Arbeitsplatzabbau. Wenn ein Land einzelnen Regionen Sonderlasten im nationalen Interesse zumutet, dann muss wenigstens ein allgemeiner Nutzen ausgewiesen werden können. Ich sage nicht: Nutzen in erster Linie für die betreffende

Region, sondern Nutzen für die Allgemeinheit. Es dürfen nicht Belastungen zum politischen Zeitvertreib beschlossen werden.

Ich möchte nun nicht behaupten, dass St. Florian noch nie im Kanton Uri war; er ist aber nicht zum Kantonsheiligen erhoben worden. Mein Kanton hat sich echten, nationalen Bedürfnissen bisher nie verschlossen. Wir leben deshalb mit hohen technologischen Risiken, höheren als bei Kernkraftwerken, und mit beträchtlichen landschaftlichen Belastungen. Erste Voraussetzung für derartige nationale Belastungen ist deshalb das Vorliegen eines echten Bedürfnisses, zum zweiten ist auf die Anliegen der betroffenen Region bestmöglich Rücksicht zu nehmen.

Der Bundesrat legt – nach meiner Meinung – überzeugend dar, dass im heutigen Zeitpunkt kein Bauentscheid für eine zusätzliche Alpenbahn zu treffen ist. Es ist deshalb auch sinnvoll, auf den Linienführungsentscheid zu verzichten. Man kann sich natürlich mit dem Kollegen Giger fragen, ob aus Gründen des Umweltschutzes ein zusätzliches Alpenbahnangebot beschlossen werden müsste. In der Schweiz entfielen 1981 95 Prozent des Gütertransitverkehrs Nord-europa–Italien auf die Schiene. Dies ist 5 Prozent zu wenig, aber beachtlich. Wir bauen gegenwärtig den Lötschberg aus. Auch am Gotthard bestehen noch Reserven. Wenn wir also ein zusätzliches Angebot für den Schienenverkehr schaffen wollen, müssten wir mit den Lastwagen auf der Brennerstrecke und den Übergängen Frankreich und Italien in Konkurrenz treten. Solange dieses Angebot aber nicht kostendeckend gestaltet werden kann, können wir überhaupt kein Interesse haben, in den Nachbarländern Umweltschutz zu finanzieren oder den Export von Deutschland nach Italien und umgekehrt zu fördern. Eine andere Situation würde sich ergeben, wenn die Nachbarländer den Gütertransit ebenfalls auf die Schiene leiten und sich an den entsprechenden Kosten für die neue Infrastruktur auf der Schiene beteiligen würden.

Auch mit Blick auf eine mögliche Verknappung der Treibstoffe ergibt sich keine andere Entscheidung. Es kann nicht Aufgabe der Schweiz sein, die europäische Vorsorge für eine derartige Situation allein zu finanzieren. Es wäre unverantwortlich, eine zusätzliche Alpenbahn auf Vorrat zu bauen. Damit wird nicht gesagt, dass alle Vorbereitungsarbeiten abgebrochen werden müssen. Es darf weiter geplant werden. Hingegen ist es nicht sinnvoll, einen Linienführungsentscheid zu fällen, ohne dass tatsächlich ein Bedürfnis für einen Baubeschluss vorhanden ist. Das Schauspiel, dass die Anhänger der unterlegenen Variante zusammen mit den regionalen Gegnern der beschlossenen Variante die neue Alpenbahn zwischen Linienführungsentscheid und Bauentscheid zu Kleinholz verarbeiten, können wir uns getrost ersparen.

Bundespräsident **Schlumpf**: Ich danke Ihnen einerseits für die doch überwiegend positive Aufnahme des Berichtes des Bundesrates, für die Diskussion mit vielfältigen Anregungen, von denen wir gerne Kenntnis nehmen. Andererseits danke ich den Herren Kommissionsreferenten für die Präsentation der Vorlage.

Nationalrat Wyss und Nationalrat Künzi, es handelt sich – das haben die meisten Mitglieder des Rates richtig verstanden – nicht um einen Nullentscheid. Der Bundesrat hat entschieden: es gibt keine Linienwahl. Das ist eine Neuorientierung gegenüber jahrzehntelanger Politik in diesem Lande. Der Bundesrat hat ferner entschieden, dass wir die Frage dann vorlegen, wenn es verantwortet werden kann. Das ist kein Nullentscheid, sondern ein ganz klarer Entscheid.

Nun hat natürlich die Frage einer Alpenbahntransversale viele Dimensionen. Es gibt eine historische Dimension; sie ist seit 100 Jahren im Gespräch. Man spricht auch vom Ostalpenbahn-Versprechen. Sodann gibt es eine politische Dimension; sie wurde wiederholt erwähnt, nämlich die schweizerische: einerseits die Ostschweiz, andererseits die Gotthardkantone. Herr Schmidhalter hat auch die Westschweiz mit dem Simplon eingebracht, obwohl wir hier über

eine neue Eisenbahn-Alpentransversale und nicht über den Ausbau bisheriger sprechen. Sonst gehörte auch Lötschberg–Simplon dazu. Aber das wäre «kalter Kaffee», das ist längst im Ausbau befindlich.

Zurück zur politischen Dimension, der europäischen, die von Herrn Etique mit der Frage angesprochen wurde, warum wir nicht auch mit Frankreich verhandeln: Gespräche mit Frankreich werden natürlich auch geführt, aber nicht über die Frage Gotthard oder Splügen, weil Frankreich daran nicht interessiert ist. Aber wenn es um die Transitpolitik überhaupt geht, sind wir auch mit Frankreich im Gespräch. In allernächster Zeit findet wieder ein Gespräch mit Herrn Fitermann, dem französischen Verkehrsminister, statt, aber natürlich nicht über die Frage Gotthard oder Splügen.

Es gibt eine visionäre Dimension, und diese trat in einigen Voten in Erscheinung als «die Schweiz von morgen» in einem Europa des nächsten Jahrhunderts. Was ist dieses Europa des nächsten Jahrhunderts und welches ist die Stellung der Schweiz darin? Vielleicht können Sie das beantworten. Leider können die zuständigen Stellen – auch in Bonn und Rom – das nicht. Deshalb war es bis heute nicht möglich, in Bonn oder Rom zu einer Stellungnahme auf nationaler Ebene in dieser Frage zu kommen, weil man in beiden Ländern auf dem Wege zu einer koordinierten Verkehrspolitik noch wesentlich weniger weit ist als wir; wir haben immerhin eine Vorlage im Parlament.

Mit Futurismus und Avantgardismus ist nichts zu gewinnen, das verantwortet werden könnte. Aber es gibt die aktuelle, realistische Dimension, die wir Ihnen unterbreitet haben. Es wurde gesagt, das bedeute eine Änderung der Marschrichtung. Jawohl, ich übernehme dafür die Verantwortung. Es ist niemandem verboten, klüger zu werden, auch nicht dem Bundesrat oder den Leuten der schweizerischen Verkehrspolitik. Das ist es, was wir Ihnen unterbreitet haben: eine gegenwartsbezogene, aber die Zukunft – soweit man sie einigermaßen absehen kann – miteinbeziehende Standortbestimmung.

Welches wird die Verkehrsentwicklung sein? Wie wird die Verkehrsnachfrage sein? Welches werden etwa die Verkehrskapazitäten sein? Was ist unsere Tragfähigkeit, insbesondere: Welches sind unsere nationalen Prioritäten? So lauten ungefähr die Fragestellungen. Aufgrund derselben sind wir 1981 im Departement zum Schluss gelangt: Übung erstellen, von vorn beginnen, neu überdenken, neu aufarbeiten; also nicht einfach die Frage: Wo? Nicht einfach die Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale Splügen oder Gotthard, sondern die Frage ob überhaupt, und wenn ja: wann? (Bis dahin die Auslastung bestehender Kapazitäten.)

Wir haben das in schlichter Form gemacht. Ich bin überrascht, dass das nicht beanstandet wurde. Wir haben keine Experten beigezogen, keine Expertenkommission und keine beratende Kommission. Wir haben das departementsintern gemacht; was wir Ihnen hier unterbreiten, ist eine departementale Arbeit, die vom Bundesrat behandelt worden ist. Wir hatten allerdings – Herr Schmid erwähnte das – wertvolle Unterlagen seitens des St. Galler Zentrums für Zukunftsforschung.

Wir haben ein weiteres gemacht, was unsere Pflicht ist: Wir haben diese Frage integriert in unsere gesamthaft ausgerichtete Verkehrspolitik, wie wir sie parallel seit 1980 aufgearbeitet haben. Sie haben in diesen vier Jahren – und werden auch in Zukunft – vom Bundesrat nur Vorlagen verkehrspolitischer Art erhalten, die in diese Gesamtschau einer Verkehrspolitik integriert sind.

Zu den Kapazitätsfragen will ich mich nicht äussern; die Herren Kommissionssprecher haben das getan. Das ist ganz eindeutig, und das war 1980 auch auslösendes Moment. – Nationalrat Wyss: Bringen Sie uns diesen Verkehr, den Sie auf die Schiene bringen möchten. Wir haben jetzt – inklusive Simplon – Kapazitätsreserven von etwa 30 Prozent. Wir haben eine Tonnage unter 10 Millionen und werden bis in einigen Jahren 26 Millionen Kapazität haben. Wir sind den Wirtschaftskreisen unseres Landes und der Nachbarländer

dankbar, wenn sie mithelfen, diese Kapazitäten auszulasten. Es ist eine betriebswirtschaftliche Erfahrung, dass, um Kostendeckung zu erreichen, etwa zwei Drittel der Kapazitäten ausgelastet sein müssen.

Am Ende dieses Jahrzehntes, nach dem Ausbau des Lötschbergs und dem, was in Italien geschieht – Herr Schmidhalter hat es erwähnt –, werden wir auf etwa 26 Millionen Tonnen Transitkapazität kommen. In 100 Jahren Transit Nord–Süd haben wir nicht ganz 10 Millionen Jahrestonnen erreicht. Glauben Sie wirklich, dass diese 16 zusätzlichen Millionen Tonnen (also 160 Prozent dessen, was wir heute auslasten) schon in 20 Jahren tatsächlich nachgefragt werden? Das ist doch unwahrscheinlich.

Der Bundesrat hat die Folgerungen gezogen, wie sie im Bericht dargelegt sind. Es besteht im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten – und diejenigen, die wir über die BLS-Linien weiter schaffen – keine Dringlichkeit. Wir rechnen mit einer Vorlaufzeit (hier wurden andere Zahlen genannt) von etwa 20 Jahren bis zu der Inbetriebnahme einer neuen Anlage (ob Gotthardbasis oder Splügen), so dass wir vom Bedarfszeitpunkt zurück etwa 20 Jahre rechnen müssen. Dort müssen die politischen Entscheidungen in die Wege geleitet werden.

Voraussetzung aber wird sein, wann immer diese Frage sich stellen wird, dass wir vorher eine koordinierte Verkehrspolitik erarbeitet haben. Dies einmal im Inland, denn es geht immerhin um eine Investition von 5 bis 10 Milliarden Franken nach heutigen Werten. Das bedeutet eine Kapitalbelastung (ob sie dann ausgelastet sein wird oder nicht) von etwa 800 Millionen Franken jährlich. Wir diskutieren bei den SBB über ein Jahresdefizit von gegen 500 Millionen Franken. Es wurde gefragt, ob wir die Verantwortung dafür übernehmen, dass wir zu spät kommen. Ich gebe die Frage nicht an Sie zurück, ob Sie die Verantwortung übernehmen würden für ein zusätzliches jährliches SBB-Defizit, nur aus den Kapitalkosten einer solchen Übung, von 800 Millionen. Das war seitens des Bundesrates zu bedenken.

International – ich habe es hier schon mehrfach gesagt – legen wir nicht Wert auf eine Finanzierungsbeihilfe für die Schaffung der Infrastruktur, auf Finanzierungsbeiträge anderer Länder. Was wir wollen, ist eine Verkehrspolitik im Norden und Süden, die für uns absehbar werden lässt, ob überhaupt Kapazitäten von weiteren 25 Millionen Tonnen ausgelastet werden können (auf der Schiene insgesamt 50 Millionen mit einem neuen Tunnel). Derartige Perspektiven müssen uns unsere Nachbarstaaten durch eine entsprechende Politik andienen. Daran fehlt es heute noch.

Zur Prioritätenordnung: In erster Linie sind einmal die bestehenden Kapazitäten auszulasten und die Engpässe, die wir haben und die auf uns zukommen, zu beseitigen, bevor wir zu weiteren Grossinvestitionen gehen können. Hier spielt natürlich die NHT mit ihrem ganzen Kapillarnetz eine grosse Rolle. Die NHT, dieses zentrale Vorhaben der GVK, wird – Herr Nationalrat Oehler – auch für das Rheintal und für andere Regionen nützlich sein, eben durch das an sie anschliessende Kapillarnetz, das ja auch einen Bestandteil des Gesamtvorhabens bildet.

Zur finanziellen Tragfähigkeit: Der Bund und die SBB sind gar nicht in der Lage, in einer näheren Zukunft derartige finanzielle Lasten zu übernehmen.

Das Problem der Eigenwirtschaftlichkeit wurde von einzelnen Votanten und den Kommissionsprechern dargelegt. Wir erreichen im Transitverkehr seit längerer Zeit nur eine Kostendeckung von etwa 80 Prozent. Das ermutigt auch nicht, neue finanzielle Lasten in Kauf zu nehmen.

Aufgrund dieser Hauptüberlegungen erachtet der Bundesrat einen Linienwahlentscheid im heutigen Zeitpunkt nicht als dringlich. Ein solcher Linienwahlentscheid würde ja auch nichts bringen. Herr Steinegger hat gesagt, was absehbar wäre: Bei einem Entscheid würden sich die Unterlegenen der einen Variante mit den Gegnern der beschlossenen Linienwahl verbünden. Das gäbe dann während vieler, vieler Jahre eine grosse Diskussion, bis einmal ein Baubeschluss dem Parlament vorgelegt wird.

Der Baubeschluss ist ein referendumpflichtiger Bundesbe-

schluss. Was geschähe bei einem negativen Volksentscheid mit diesen Investitionen? Es wären zum Teil Fehlinvestitionen. Es geht also nicht darum, dass man einfach nicht entscheiden will. Es liegt ein klarer Entscheid des Bundesrates für die Gestaltung der Politik in den nächsten Jahren vor. Deshalb wollte der Bundesrat Ihnen diesen Bericht unterbreiten. Wenn es nur eine Etappe gewesen wäre, hätten wir Ihnen das erspart. Der Bundesrat fand aber, dass im Sinne einer Neuorientierung eine solche Berichterstattung an die eidgenössischen Räte geboten sei.

Nun zu einigen konkreten Fragen. Nationalrat Schmid – ich kann auch gerade zu den Überlegungen der Herren Bühler, Clivaz, Giger, Cantieni, Kühne und Oehler Stellung nehmen –, zur Einladung zu einer Tagung des Splügenkomitees: Ich komme gerne einmal, wenn ich Zeit habe. Meine Wege führen natürlich auch nach Rom. Wir haben auf der staatlichen Ebene, also in Rom und Bonn, zu diskutieren. Wenn wir auch finanzielle Fragen miteinander diskutieren können – eine solche Grossinvestition kostet einige Milliarden –, werde ich zu gegebener Zeit gerne einmal an einer solchen Tagung teilnehmen.

Zum Szenario 2: Dass allenfalls eine gewisse Tonnage auf den Strassen anfallen wird, ist eine mögliche Entwicklung, die ganz sicher weiten Kreisen in unserem Lande nicht gelegen käme. Die verschiedenen Grundlagen sind selbstverständlich aufzuarbeiten und vor allem auf den gleichen Stand zu bringen; die Machbarkeitsstudie, diese Tragfähigkeitsstudie, wird selbstverständlich gemacht. Wir haben das auf Seite 49 kurz in einigen Sätzen dargelegt.

Zu den Kontakten mit dem Ausland noch eine Bemerkung. Da könnte ich sagen: *Ultra posse nemo tenetur*. Wir sind immer – Nationalrat Giger – aufmerksame Zuhörer. Sie haben gesagt, wir sollten aufmerksam hören, was man in Rom und Bonn sage. Insbesondere in Rom höre ich leider immer wieder eine andere Stimme. Ich bin jetzt im fünften Jahr hier als Bundesrat, in Rom ist aber schon der fünfte Verkehrsminister als Gesprächspartner tätig.

Es geht also nicht um einen Verzicht auf eine solche Option. Ich möchte bestätigen – vor allem Herr Vetsch hat das gewünscht –: Es werden seitens des Bundes gleiche Startlöcher gewährleistet. Es soll nicht die eine oder andere Variante privilegiert oder verhindert werden in der Zeit, die vor uns liegt. Wir werden an die Vorbereitung eines Baubeschlusses zuhänden des Parlamentes dann herangehen, wenn national und international die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen sind, eben insbesondere im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik. Daran fehlt es heute bei weitem.

Man hat hier – Herr Giger, Herr Giudici – an unseren Mut, an den Zukunftsglauben, an den Pioniergeist des letzten Jahrhunderts appelliert. Wir stehen aber am 4. Mai 1984 vor einer anderen Situation. Die Verbindung zwischen Nord–Süd besteht und ist gewährleistet, doppelt und dreifach. Das war sie eben vor hundert Jahren nicht. Es ist eine gewisse Tragik damit verbunden, dass der erste Bündner Bundesrat den Entscheid für den Gotthard ausführen musste und dass heute der dritte Bündner Bundesrat seine Bündner und Ostschweizer Freunde enttäuschen muss. Es kann heute keine Splügenbahn beschlossen werden, weil die Voraussetzungen für eine solche neue Eisenbahn-Alpentransversale nicht gegeben sind. Man muss das dem Bundesrat und dem Parlament beantragen, was man vor dem eigenen Gewissen – es gibt nicht ein bündnerisches Gewissen und nicht ein zürcherisches – verantworten kann. Wir können eben keine Pioniertat mehr begehen, sie wurde damals begangen. Es geht nicht mehr um eine Öffnung Europas zwischen Nord und Süd; diese Öffnung besteht seit 100 Jahren. Es geht nicht mehr um das Transitland Schweiz, es existiert seit Jahrhunderten. Es geht darum, eine künftige Verkehrsentwicklung, einen künftigen Verkehrsbedarf so realistisch wie möglich abzusehen und die Infrastrukturen darauf auszurichten; dies unter Einbezug der Umweltbelange, des haushälterischen Umgangs mit den Ressourcen – sprich Energie – und eines haushälterischen Finanzgebarens.

Und eine letzte Bemerkung: Es wurde vor allem von Herrn Giudici gesagt, auch im Hinblick auf die Umweltanliegen müsse gehandelt werden. Unausgelastete Kapazitäten nützen dem Umweltschutz auch nichts. Wenn wir 50 Millionen Eisenbahnwagen zur Verfügung stellen und davon nur 9,5 Millionen Tonnen ausgelastet werden – wie das jetzt im Nord-Süd-Transit der Fall ist –, bringt dies dem Umweltschutz keine Vorteile. Anders wäre es nur dann, wenn wir an die Kapazitätsgrenze stossen würden. Das ist – so wie man das heute beurteilen kann – in diesem Jahrhundert nicht der Fall. Es geht dem Bundesrat weder um Kleinmut noch um Resignation, es geht darum: Wir dürfen keine Investitionsspekulationen miteinander betreiben, sonst werden wir als einzigen Bilanzwert Investitionsruinen haben. Meine Damen und Herren, wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Zeit von Höhenflügen vorbei ist. Sie führen allzu leicht zu Bruchlandungen. Oder besser würde man hier vielleicht sagen: Übersetzte Geschwindigkeiten und falsche Weichenstellungen müssen fast zwangsläufig zu Entgleisungen führen. Solche können wir uns nicht leisten. Ich danke Ihnen für Ihre überwiegend positive Stellungnahme zum Bericht und zur Haltung des Bundesrates.

**Le président:** Le Conseil fédéral propose de prendre acte du rapport. Il n'est pas fait d'autres suggestions. Vous en avez ainsi décidé.

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

*Verabschiedung von Herrn Vetsch – Adieux à M. Vetsch*

**Le président:** Avant de passer aux votations finales, je voudrais remercier particulièrement le président de la commission, notre collègue Vetsch qui à la suite de son élection au Conseil d'Etat saint-gallois le 28 février dernier, a décidé de renoncer à son mandat de conseiller national pour mieux se consacrer à sa nouvelle tâche de chef du département cantonal de la santé publique. M. Vetsch appartient à notre Conseil depuis 1975, il est actuellement président de la Commission des transports et du trafic, domaine pour lequel il manifeste un vif intérêt. J'ai eu le privilège d'apprécier notre collègue en sa qualité de membre du Bureau où ses avis ont toujours été très écoutés. Ses activités parlementaires témoignent de la diversité et du sérieux de ses préoccupations. Vous entrez, mon cher collègue, au gouvernement saint-gallois avec la double expérience de président de la commune de Balgach et de parlementaire fédéral. Je suis sûr que vous trouverez beaucoup de satisfaction à mettre vos grandes compétences au service de votre canton. Nos vœux vous accompagnent dans cette nouvelle activité. Je vous réitère les remerciements de notre conseil pour votre apport à ses travaux. (*Applaudissements*)

83.002

**Zukunft ohne weitere Atomkraftwerke.  
Volksinitiative  
Avenir sans nouvelles centrales atomiques.  
Initiative populaire**

Siehe Seite 564 hiervor – Voir page 564 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 4. Mai 1984  
Décision du Conseil des Etats du 4 mai 1984

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 107 Stimmen  
Dagegen 30 Stimmen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

83.055

**Energieversorgung. Volksinitiative  
Approvisionnement en énergie.  
Initiative populaire**

Siehe Seite 564 hiervor – Voir page 564 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 4. Mai 1984  
Décision du Conseil des Etats du 4 mai 1984

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 95 Stimmen  
Dagegen 49 Stimmen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

84.019

**Waldschäden. Dringlicher Bundesbeschluss  
Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent**

**Bundesbeschluss über Beiträge an ausserordentliche  
Massnahmen gegen Waldschäden**

**Arrêté fédéral sur des subventions à des mesures extraordinaires  
contre les dégâts aux forêts**

Siehe Seite 572 hiervor – Voir page 572 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 4. Mai 1984  
Décision du Conseil des Etats du 4 mai 1984

*Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 148 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

**Le président:** Je vous remercie de votre patience et de votre attention. Je vous souhaite un bon retour et vous donne rendez-vous au début du mois de juin.

*Schluss der Sitzung und der Session um 12.15 Uhr  
Fin de la séance et de la session à 12 h 15*

## Eisenbahntransversale

### Ligne ferroviaire à travers les Alpes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Maisession
Session	Session de mai
Sessione	Sessione di maggio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.065
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.05.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	572-584
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 459

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.