

Prinzip des *do ut des*. Wir werden unsere Position europäisch dann am besten wahrnehmen können, wenn wir auf diesem Verkehrsmarkt auch zeitgemässe, attraktive Angebote haben und nicht nur auf zeitgemässe Verkehrswege unserer Nachbarländer für unsere Transportbedürfnisse, vor allem hin zu den grossen Weltmärkten, hin zu den Meeren, angewiesen sind.

Aber – und hier kommt nun das Essentielle unserer Verkehrspolitik – wir wollen diese zusätzlichen Kapazitäten, vor allem für den Nord-Süd-Transitverkehr, auf der Schiene schaffen. Wir sind – im Vergleich zu den beiden Nachbarländern Frankreich und Oesterreich – bereits in einer recht komfortablen Situation, weil wir 9,1 Millionen Tonnen Nord-Süd-Transit über die Schiene und nur 750 000 Tonnen – das sind die Zahlen von 1984; 1986 waren es gegen eine Million Tonnen – über die Strasse transportiert haben. Das ist ein günstiges Verhältnis, und wir wollen es noch günstiger gestalten.

Da kommt ein Zweites hinzu: Die modernen Formen der Zusammenarbeit Schiene-Strasse, Huckepack-kombinierter Verkehr. In Frankreich hatte man 700 000 Tonnen Huckepack (Mont Cenis–Fréjus und Mont Blanc); auf dem Brenner 470 000 Tonnen und in der Schweiz 1 250 000 Tonnen – trotz dieser verflixten Eckhöhen von 3,7 m.

Wir haben im Huckepackverkehr, kombinierten Verkehr, Grosscontainer usw. – vor allem im Huckepackverkehr – Zuwachsraten, die sehr eindrücklich sind. Sie wissen, dass wir das mit dem Leistungsauftrag SBB 1987, der jetzt in Kraft getreten ist, ganz gezielt weiter fördern, indem wir neu in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die der Bund abzugelten hat, weil sie nicht kostendeckend erbracht werden können, auch den Huckepack-Verkehr einbezogen haben.

Das ist Verkehrspolitik, die wir damit betreiben, das ist nicht Unternehmenspolitik SBB; denn hier geht es darum, unsere Limiten im Strassen-Güterverkehr durchhalten zu können. Das wird europäisch mehr und mehr zu einem markanten Diskussionsthema. Ich stehe mitten drin in solchen Diskussionen.

Das beste Argument, das uns in den internationalen Verkehrsbeziehungen zur Verfügung steht, um die durch die topographischen, baulichen, auch durch die Besiedlungsverhältnisse und die klimatischen Gegebenheiten berechnete Tonnagebeschränkung von 28 Tonnen auf den Strassen aufrechtzuerhalten, ist ein zeitgemässes, leistungsfähiges und preisgünstiges – eben ein marktfähiges – Huckepack-Angebot. Damit dieses Angebot preisgünstig gemacht werden kann, brauchen wir diesen Leistungsauftrag SBB mit dem Einbezug des Huckepack-Verkehrs in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Nationalrat Clivaz, Sie haben nach dem gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten für die Entscheidung zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale gefragt. Ich kann Ihnen sagen: Der Departementschef hat bereits entschieden. Ich muss Sie aber enttäuschen, er hat natürlich nicht über die Variantenfrage, sondern über den Grundsatz entschieden. Wir stehen zur verkehrspolitischen Notwendigkeit – insbesondere mit Blick auf den europäischen Verkehrsmarkt –, eine neue, leistungsfähige Eisenbahn-Alpentransversale zu schaffen. Herr Salvioni, das war immer unsere Auffassung. Es ging nur darum, die Prioritäten richtig zu setzen und das Vorgehen so zu wählen – ich darf das auch vor der Öffentlichkeit sagen –, dass wir international eine bestmögliche Position haben. Die diesbezüglichen Gespräche sind nicht einfach. Unsere Position konnte bisher wahrgenommen werden, weil auch die Politik, die Sie im Parlament betrieben haben, dem Rechnung getragen hat. Dafür sind der Bundesrat und ich Ihnen dankbar.

Ein Ministerstellvertreter-Ausschuss der vier Länder ist an der Arbeit, um eine bestmögliche Abstimmung Italiens, der Bundesrepublik und Oesterreichs mit der Schweiz zu erreichen. Wir erwarten davon nicht eine Uebereinkunft in der Frage der Variante. Die Meinungen werden letztlich auseinandergehen. Das ist voraussehbar. Aber sie sollen einander soweit angenähert werden können, dass wir – oder besser

gesagt Sie, das Parlament – den Variantenbaubeschluss en connaissance de cause fällen können.

Daneben bearbeiten wir seit längerer Zeit unter Beizug von Fachunternehmungen der Ingenieur-, der betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Branchen die Variantenfrage. Die vier möglichen Varianten werden aufgearbeitet. Sie wissen: es geht um Lötschberg-Basis, Gotthard-Basis, Splügen und um eine mögliche Verbindung Gotthard-Basis/Splügen, also Ostalpen-Lösung über das sogenannte Ypsilon, was auch einen Gotthardtunnel und den Auslauf Chiasso–Mailand mit sich bringt. Diese vier Varianten werden aufgearbeitet, damit die Entscheidungsgrundlagen für die politische Ebene gleichwertig sind. Letzten Endes müssen dann politische Entscheide getroffen werden.

Zum Fahrplan: Im Ausschuss der vier Ministerstellvertreter hat mein persönlicher Mitarbeiter, Herr Fasciati, die Federführung; sie kommen mit ihren Arbeiten programmgemäss voran. Die Arbeitsgruppe dieser Unternehmungen, die die Entscheidungsgrundlagen zur Variantenfrage im Inland aufzuarbeiten hat – das ist eine viel aufwendigere Arbeit –, ist zeitlich auch im Programm. Es ist festgelegt, dass die Berichte über beide Arbeiten dem Departement bis Ende dieses Jahres abzuliefern sind. Dann kommt der interne Entscheidungsprozess. Der Bundesrat wird diese Angelegenheit im Jahre 1988 parlamentsreif erledigen können.

Eine Frage ist allerdings noch offen: ob wir, bevor wir mit der Botschaft an das Parlament gelangen, noch eine Vernehmlassung bei den Kantonen und bei den Organisationen durchführen müssen. Dazu würden wir zusätzlich etwa sechs Monate benötigen. Es hat kantonale Regierungsräte im Nationalrat, die bereits heftig nicken und das als selbstverständlich betrachten. Ich wage da ein Fragezeichen anzubringen, weil wir ja bereits im Jahre 1980 ein umfangreiches Vernehmlassungsverfahren durchgeführt haben.

Wie gesagt: diese Frage ist noch offen. Ich erwähnte das für Nationalrat Clivaz, weil das beim Fahrplan plus/minus etwa 6 Monate bedeutet.

Zusammenfassend: Wir stehen mit diesen in vollem Gange befindlichen Arbeiten absolut im Programm, so dass wir erwarten dürfen, bis im Spätherbst dieses Jahres die Unterlagen beisammen zu haben und dann die verwaltungsinterne sowie die parlamentarische Prozedur in die Wege leiten zu können, damit Sie nachher einen Baubeschluss, der die Linienwahl enthält, fassen können.

Le président: M. Clivaz accepte que sa motion soit transformée en postulat. Ce postulat n'étant pas combattu, il est adopté.

Ueberviesen als Postulat – Transmis comme postulat

86.521

Postulat Salvioni

Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Swissmétro. Etude de faisabilité

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1986

Der Bundesrat wird gebeten, vor der Schlussdiskussion über das Konzept «Bahn 2000» von einem Universitätsinstitut, das von der SBB-Verwaltung unabhängig ist, eine Studie über die Machbarkeit des Projekts «Swissmetro» erstellen zu lassen.

Texte du postulat du 19 juin 1986

Le Conseil fédéral est invité, avant la discussion finale sur le projet RAIL 2000, à faire exécuter par un institut universitaire indépendant de l'administration des CFF une étude de

faisabilité sur le projet de transport public nommé Swiss-méto.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Blocher, Bonnard, Bremi, Carobbio, Coutau, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Feigenwinter, Frey-Neuchâtel, Gautier, Geissbühler, Grendelmeier, Günter, Hofmann, Jaeger, Longet, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Martin, Massy, Mühlemann, Müller-Bachs, Oester, Petitpierre, Pidoux, Pini, Revacrier, Robbiani, Ruffy, Schnyder-Berne, Weder-Bâle, Wyss, Zwygart (35)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Déjà le 24 novembre 1980, des techniciens et des ingénieurs avaient élaboré un projet de transport public intégré au système de transport existant, qu'ils avaient dénommé Swissméto et qui se fondait sur la combinaison de trois technologies déjà appliquées isolément. La finalité du projet était triple. Premièrement, rechercher un moyen de transport en commun apte à répondre aux exigences d'aujourd'hui et surtout du siècle prochain; deuxièmement, proposer une solution de rechange à un double problème: d'une part, la saturation naissante des autoroutes sur certains grands axes; d'autre part, les obstacles multiples et majeurs à la réalisation de chemins de fer conventionnels rapides (nouvelles transversales ferroviaires = NTF); troisièmement, accorder une attention accrue aux principaux impératifs de la politique nationale et régionale, notamment à la protection de l'environnement, l'indépendance énergétique, l'équilibre régional, la mobilité géographique et le marché du travail.

2. L'idée fondamentale était celle de créer, pour le trafic-voyageurs, un système nouveau par sa conception et sa technique, autonome par son tracé souterrain, mais suffisamment intégré au réseau existant, de façon à obtenir un double effet: d'une part, améliorer très sensiblement les liaisons-voyageurs pour l'ensemble du pays en raison d'une vitesse et d'une accessibilité régionale accrues et, d'autre part, libérer d'importantes capacités ferroviaires pour le trafic-voyageurs régional et le trafic-marchandises sur le réseau existant. En outre, tenir compte, dans l'application du principe premier, de la protection de l'homme, de son milieu et de ses ressources naturelles.

Les raisons de cette orientation fondamentale nouvelle s'imposaient tout d'abord parce qu'il faut se préparer maintenant déjà au siècle prochain en tenant compte des «bonds» technologiques. Ensuite, parce qu'après la révolution industrielle du XIXe siècle pourrait bien être dominé par la recherche de la qualité de la vie. Ceci et cela impliquent, dans la recherche des solutions en matière de transports, le respect de l'homme, la sauvegarde de son milieu naturel, social, économique et politique, une saine exploitation des ressources naturelles et, enfin, un usage ménager de celles-ci.

3. Les caractéristiques techniques de Swissméto sont les suivantes.

Les techniques préconisées reposent sur trois applications nouvelles:

a) une infrastructure entièrement à double tunnel d'un diamètre de 4,5 m chacun sous vide d'air partiel; ce genre de vide à l'échelle industrielle n'apparaît ni difficile ni coûteux à obtenir et à maintenir selon les expériences faites.

b) un mode de sustentation par lévitation magnétique et
c) un mode de propulsion par moteurs électriques linéaires. Il ne s'agit pas d'innovations à proprement parler, mais d'applications à une autre échelle de techniques déjà utilisées, notamment dans les centres PTT. En outre, certains pays dont le Japon et la RFA poursuivent des développements importants en vue de réaliser des lignes à l'air libre avec des vitesses très élevées (350 à 500 km/h) au moyen d'une propulsion par moteurs linéaires.

Le véhicule Swissméto présenterait des analogies avec une cellule d'avion. Son diamètre serait d'environ 3,70 m. L'intérieur pressurisé aurait la contenance suivante: 450 places assises et 350 places debout, soit 800 places en total (train intercity actuel 800 places). Aux arrêts, des sas et portillons

automatiques permettraient l'entrée et la sortie des voyageurs.

4. Les détails relatifs à ce projet sont connus par la direction des CFF, qui s'est toujours opposée à l'examiner, prétextant qu'il est utopique. Etant donné les avantages exceptionnels de ce projet – qui coûterait 7 milliards de francs (valeur 1985) selon une estimation réaliste et qui pourrait être construit dans un délai de 15 années avec, comme conséquence, un transport de passagers compétitif avec tous les autres moyens de transport, une énorme économie d'énergie, qui protège l'environnement, un aménagement judicieux du territoire et un produit qui pourrait relancer d'une façon extraordinaire notre économie d'exportation – nous pensons que le refus des CFF n'est pas raisonnable. Au vu des problèmes qui se posent à notre pays, une étude de faisabilité apparaît même indispensable.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 10. September 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 septembre 1986

Le Swissméto est un chemin de fer souterrain à sustentation magnétique. Selon la description du projet, il se compose d'un tunnel de 4,5 m de diamètre par direction, où les convois circulent sous vide d'air partiel. Leur vitesse varie entre 300 et 420 km/h, afin que le temps de parcours entre deux stations soit toujours de 12 minutes, quelle que soit la distance entre celles-ci. L'arrêt dans les gares serait de 3 minutes. Ainsi, quatre trains, au maximum, pourraient circuler par heure et par direction. Cinquante-sept minutes seraient nécessaires pour joindre Zurich à Genève. Avec quatre trains par heure et par direction, ce système de transport serait peu souple du point de vue de l'exploitation et n'aurait qu'une capacité limitée.

Le Swissméto se compose de deux transversales: ouest-est et nord-sud. Il vise à relier entre elles les principales villes du pays. Dans le sens ouest-est, il s'agirait de Genève, Lausanne, Berne, Lucerne, Zurich et Saint-Gall. Quant à la transversale nord-sud, elle partirait de Bâle pour se diriger vers Lucerne et le Tessin, d'où elle se poursuivrait éventuellement jusqu'à Milan.

Le chemin de fer à sustentation magnétique n'est pas encore développé au point d'être une solution de rechange pratique pour l'infrastructure actuelle. Conçu comme une installation ferroviaire placée dans un tube sous vide d'air partiel, le Swissméto constituerait un nouveau progrès technologique. Mais une étude sérieuse de faisabilité durerait des années et provoquerait des dépenses s'élevant à plusieurs millions de francs. Par ailleurs, de nombreuses innovations techniques seraient encore nécessaires pour appliquer concrètement ce système de transport. La construction d'une ligne d'essai ne pourrait commencer avant que sa faisabilité technique ne soit clairement établie. C'est seulement après une période de tests intensifs que l'on pourrait amorcer la réalisation du Swissméto. Pour l'heure, personne ne peut dire quand le nouveau système de transport serait éventuellement disponible si les essais aboutissaient à un résultat positif. Des décennies seraient nécessaires en tout état de cause.

En adoptant le Swissméto, la Suisse ferait cavalier seul, parce que l'on ne peut pas supposer que de tels projets seraient réalisés à l'étranger. Nous développerions un système de transport isolé qui ne pourrait pas être entièrement intégré dans les réseaux ferroviaires suisse et étranger, de sorte que les transbordements seraient encore plus nombreux dans notre pays et à la frontière. Afin d'atteindre des vitesses élevées, les pays limitrophes développent actuellement leurs chemins de fer selon la technique conventionnelle, bien qu'ils aient, pendant des années, effectué de coûteux essais avec la technique de sustentation magnétique. L'accent est mis sur l'harmonisation technique des systèmes ferroviaires, notamment dans le trafic international, et cela non seulement par les chemins de fer intéressés, mais aussi par la Conférence des ministres européens des transports (CEMT), par la politique des transports de la CEE et par la Commission économique des Nations Unies pour

l'Europe. Etant donné les travaux en cours dans les pays limitrophes, on ne saurait envisager qu'ils adoptent le système *Swissmétr*.

Quant à l'ordre de grandeur des coûts, les auteurs du projet estiment que les frais de construction de la transversale *Swissmétr* reliant Genève à Saint-Gall seraient de quelque sept milliards de francs aux prix de 1985. En l'occurrence, cette ébauche de projet ne contient pas d'indications un tant soit peu fiables qui permettraient de conclure que la somme précitée suffirait à percer deux tunnels hermétiques de 380 km de longueur, à construire les stations souterraines et à acquérir le matériel roulant.

Le projet de RAIL 2000 prévoit environ 2,7 milliards de francs pour l'extension des installations existantes des CFF, alors que 2,3 à 2,4 milliards sont réservés à la construction de nouvelles lignes. L'objectif de RAIL 2000 est d'offrir aux voyageurs des liaisons ferroviaires plus denses, plus rapides et plus fréquentes, de manière à apporter des avantages directs au plus grand nombre de régions possible. Par ailleurs, de nouvelles capacités seront créées pour le trafic marchandises. Le *Swissmétr* servant uniquement au trafic voyageurs à grandes vitesses entre certaines villes, il ne tient pas compte de la desserte des centres régionaux. Abstraction faite de l'allègement de certaines lignes principales existantes, il ne contribuerait absolument pas à la promotion du trafic marchandises, notamment dans le transit entre le nord et le sud de l'Europe. Grâce aux nouvelles lignes prévues par RAIL 2000 entre Bâle et Berne, il sera possible, en revanche, de mettre entièrement à contribution l'axe du Loetschberg, à double voie sur toute sa longueur. Le *Swissmétr* ne constitue donc pas une solution de revanche pour RAIL 2000.

Lors de la consultation sur l'examen d'opportunité des Nouvelles Transversales Ferroviaires (NTF), un grand nombre de cantons, de partis politiques et d'autres organisations a rejeté la construction des NTF reliant le lac Léman à celui de Constance et Bâle à Olten. Pour des raisons inhérentes au fédéralisme et à la politique de l'aménagement du territoire, on a jugé erroné de concentrer les investissements ferroviaires sur un certain nombre de lignes principales situées dans un corridor de transport. Par ailleurs, on a souligné dans presque toutes les prises de position que le rail doit être rendu plus efficace et plus attrayant sur tout son réseau, si l'on veut atteindre l'objectif de la politique des transports qui consiste à déplacer vers le chemin de fer une part importante du trafic routier. Le projet de RAIL 2000 tient compte de la nécessité de revaloriser le système de transports publics dans l'ensemble du pays et d'une manière équilibrée dans l'optique de l'aménagement du territoire. Le *Swissmétr* serait à nouveau une sorte de NTF, mais il privilégierait nettement les villes qu'il dessert directement, alors que les NTF reliées directement au réseau ferroviaire auraient également amélioré l'accessibilité des centres régionaux.

Pour conclure, on peut constater que le *Swissmétr* ne saurait remplacer RAIL 2000. A l'heure actuelle, on ne peut évaluer s'il pourra dans un avenir éloigné être pris en considération à titre de complément du réseau ferroviaire existant. Il ne correspond pas aux conditions de notre pays en matière de politique des transports et d'aménagement du territoire. Il n'est pas non plus conforme aux projets européens. Afin d'atteindre des vitesses élevées, les pays limitrophes aménagent les principales lignes du trafic ferroviaire international selon la technique roue-rail. Abstraction faite des investissements élevés dont l'ordre de grandeur est inconnu, le projet de *Swissmétr* est futuriste. Ses possibilités de réalisation sont tout à fait incertaines et il peut se passer des décennies avant que ce nouveau système de transport puisse éventuellement servir de solution de rechange efficace pour le chemin de fer traditionnel.

Ce serait rendre aux transports publics le pire des services possible que de se fier à un projet aussi aléatoire et de ne pas mettre pleinement à contribution les possibilités actuelles de leur promotion.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

M. Salvioni: Le *Swissmétr* est un système encore à l'état de projet, pour le transport rapide de voyageurs. Il a été élaboré par des ingénieurs romands et par des professeurs de l'EPFL (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne). Jusqu'à présent, seules des expériences à échelle réduite ont pu être exécutées. Elles ont été positives. Ce système est basé sur trois technologies qui sont déjà appliquées de façon individuelle. La première est celle des transports par lévitation magnétique, c'est-à-dire sans contact direct des roues avec les rails. La deuxième est celle du transport sous vide pour éliminer la résistance de l'air et la troisième se rapporte au moteur linéaire. Ces trois techniques combinées devraient permettre le transport de trains de voyageurs à des vitesses de 400 ou 500 kilomètres/heure.

La solution est actuellement à l'étude aux Etats-Unis d'Amérique où existent des sociétés qui sont en train d'évaluer les possibilités de réalisation d'un tel système. Evidemment, il est inutile que je vous cite ici les avantages qu'il présente. Il permettrait de transporter les voyageurs avec une rapidité qui serait véritablement concurrentielle à celle des voitures privées, ce qui entraînerait une réduction remarquable et substantielle du trafic routier sans des prescriptions, des interdictions ou des rationnements d'essence. Evidemment, ce système doit encore être étudié à fond, car les expériences à l'échelle réduite ne sont pas encore suffisantes pour permettre de juger de sa faisabilité. C'est la raison pour laquelle on avait demandé au Conseil fédéral d'effectuer des études de faisabilité. Le postulat contenait une phrase disant: «Le Conseil fédéral est invité, avant la discussion finale sur le projet RAIL 2000, à faire cette étude de faisabilité.» Cependant, étant donné que cette dernière a eu lieu entre-temps, cette phrase doit être purement et simplement biffée du texte du postulat. C'est d'ailleurs sur celle-ci que s'était concentrée l'opposition du Conseil fédéral qui ne voulait pas retarder la réalisation de RAIL 2000 à cause de cette étude de faisabilité. Selon les déclarations de M. Schlumpf, conseiller fédéral, si cette condition est abandonnée, le gouvernement n'a pas d'opposition à formuler quant à l'étude de faisabilité et de son financement. Si ce système pouvait véritablement être réalisé, on pourrait parler du rail du prochain millénaire et du système de transport pour les prochains siècles, car il serait entièrement nouveau et – ce qui n'est pas à négliger – tout à fait rentable. Dans une conférence qui a eu lieu hier, le directeur général adjoint de la Société nationale des chemins de fer français a déclaré que depuis l'introduction du TGV la circulation routière a notablement diminué en France. Il a aussi ajouté que le TGV, nonobstant les immenses sommes mises à disposition pour l'étude, le financement et la réalisation est rentable. La preuve est donc donnée que cette solution permettrait de résoudre les problèmes et d'éviter que la Confédération continue à financer des systèmes de transport pour les voyageurs qui sont déficitaires parce que le transport routier est plus efficace.

Je vous demande d'accepter le postulat que je viens de vous présenter.

Müller-Meilen: Ich möchte Ihnen mit dem Bundesrat beantragen, das Postulat abzulehnen. Kühne Ideen sind schön, aber irgendwann müssen sie an den Realitäten gemessen werden. Im Postulat heisst es, dass der Bundesrat gebeten wird, vor der Schlussdiskussion über das Konzept «Bahn 2000» eine Studie über die Machbarkeit erstellen zu lassen. Die Schlussdiskussion in den Räten hat bereits stattgefunden. Schon aus diesem Grunde ist das Postulat überhaupt nicht realisierbar.

Ich glaube auch nicht, dass es richtig ist, den öffentlichen Verkehr gewissermassen in den Keller zu verbannen. Er wird nicht attraktiver, wenn die Leute von Zürich nach Genf nur in einem Tunnel fahren müssen. Es gibt doch viele – nicht nur Touristen, aber auch Touristen –, die vom Zug aus etwas

von der Landschaft sehen möchten. Heute sollten wir uns auf die «Bahn 2000», die wir beschlossen haben, konzentrieren. Es steht noch offen, ob das Referendum dagegen zustande kommt.

Basistunnel: Sie haben gerade gehört, dass sich der Bundesrat grundsätzlich für den alten Basistunnel ausgesprochen hat. Wir haben ebenfalls Vorstösse in dieser Richtung überwiesen. Es ist wichtig, dass wir nicht von uns aus irgendeine «Swissmetro» bauen, sondern dass wir uns an die Schnellbahnnetze der französischen und der deutschen Bahnen anschliessen. Wir sind gestern abend von Spitzenleuten dieser Bahnen über ihre Pläne orientiert worden. Das zeigt eindeutig, dass für den Anschluss an die Schnellbahnnetze die Nord-Süd-Transversale – der Alpenbasistunnel – im Vordergrund steht.

Wenn man das Postulat im Wortlaut nimmt, müsste es zu einer Verzögerung der Verwirklichung der «Bahn 2000» führen. Darin steht, dass vor der Schlussdiskussion über das Konzept «Bahn 2000» eine Studie über die Machbarkeit des Projektes Swissmetro zu erstellen sei. Wir müssten also warten, bis diese Machbarkeitsstudie gemacht wäre, was ich für schlecht und unnützlich halte.

Ich beantrage Ihnen, das Postulat abzulehnen.

M. Salvioni: Je désire simplement apporter une petite remarque à l'intention de M. Müller-Meilen, et cela en allemand, car j'ai l'impression qu'il n'a pas bien compris mon intervention en français.

Ich habe, Herr Müller, behauptet, dass der Text des Postulates, das ich eingereicht habe, als von sich aus abgeändert zu gelten hat, weil in der Zwischenzeit die Diskussion über «Bahn 2000» stattgefunden hat. Wir können nicht entscheiden, dass eine Debatte vorher durchzuführen ist, wenn diese Debatte bereits stattgefunden hat. Wegen dieser Situation muss der Text als geändert betrachtet werden. Als einziges ist praktisch nur noch die Machbarkeitsstudie von «Swissmetro» übriggeblieben. Deswegen geht mein Postulat heute nur in der Richtung, dass man den Bundesrat bittet, diese Machbarkeitsstudie durchzuführen.

Ich hätte einen anderen Weg wählen können: ich hätte dieses Postulat zurückziehen und ein anderes einreichen können, ohne diesen Bezug zu der Zeit, in welcher man diese Machbarkeitsstudie anstellen kann. Ich wollte aber eine zu grosse bürokratische Komplikation vermeiden. Ich bitte, diese Aenderung zu berücksichtigen und sie zu Protokoll zu nehmen.

Der Bundesrat ist also frei, diese Machbarkeitsstudie durchzuführen, wann er will; auf jeden Fall nach «Bahn 2000», welche besprochen wurde.

M. Butty: Nous constatons que M. Salvioni insiste pour le maintien de son postulat. Je me permets deux réflexions. Tout d'abord, il m'apparaît que le projet, que M. Salvioni qualifie lui-même de futuriste, n'entre pas en ligne de compte, pour longtemps. Ce serait exiger des études qui s'orienteraient dans des directions actuellement irréalistes. Par ailleurs, il s'agit là d'un projet qui, sur le plan du fédéralisme, de la politique de l'aménagement du territoire, serait opposé à ce que l'on a toujours voulu en Suisse, c'est-à-dire un réseau desservant les diverses régions. Nous ne désirons pas seulement une liaison entre grandes villes. RAIL 2000 est un grand projet, nous le soutenons et ferons les efforts nécessaires, même dans notre région où nous devons améliorer un tracé long de plus de 32 kilomètres. Ce n'est pas avec de tels projets que l'on pourra améliorer les relations entre les régions et desservir toutes celles qui méritent de l'être.

En effet, ce projet ne correspond pas aux conditions de notre pays en matière de politique des transports et c'est pour cette raison que je vous invite à soutenir la proposition du Conseil fédéral, soit refuser le postulat.

Bundesrat Schlumpf: Da ist nach einem Hürdenlauf tatsächlich eine recht «kurlige» Situation entstanden: Im Juni letzten Jahres hat der Ständerat nach einem harten Kampf das

Postulat von Ständerat Ducret, das mit dem damaligen Postulat von Herrn Salvioni wortgleich war, überwiesen. Das hat bei mir etwas ungewohnte Reaktionen ausgelöst; es war aber gegen Schluss der Session und musste erledigt werden.

Die ständerätliche Kommission hat nachher das Projekt «Bahn 2000» behandelt und gefunden, dieses Postulat sei doch «gspässig» und es sei nie zu spät, sich der Auffassung des Bundesrates anzuschliessen. Sie hat ein anderes Postulat daraus gemacht, wie Ihnen soeben von Nationalrat Salvioni berichtet wurde, und dieses Postulat wurde dann in der Dezembersession (noch vor Verabschiedung von «Bahn 2000» durch den Ständerat) überwiesen, nachdem ich dagegen nichts mehr einzuwenden hatte.

Das Postulat des Ständerates weist nun folgenden Wortlaut auf: «Der Bundesrat wird beauftragt, die mit dem Postulat Ducret» – das war dasjenige, das mit dem knappsten aller Resultate im Juni überwiesen worden war – «nachgesuchte Machbarkeitsstudie für eine Swissmetro erst nach Verabschiedung von 'Bahn 2000' ausführen zu lassen.»

Ich habe mich heute mit Herrn Salvioni im Sinne einer Verständigungsinterpretation besprochen, dass dieser Ausdruck «Verabschiedung» auch noch eine allfällige Volksabstimmung (im Falle des Referendums) umfasst. Es wäre wirklich nicht zweckmässig, vorher Studien in Auftrag zu geben. Die Konsequenzen sähen – Herr Butty hat das zu Recht gesagt – anders aus, wenn wir ohne dieses Angebotskonzept «Bahn 2000» Ueberlegungen für die Verkehrsversorgung der Schweiz für das nächste Jahrhundert anstellen müssten, als mit «Bahn 2000». Wir haben letzten Sommer in der schriftlichen Antwort zum Postulat unsere Vorbehalte gegen eine «Kellerversorgung» – wie Nationalrat Müller sie nannte – angebracht. Nun glauben wir aber, dass es durchaus zu unseren Aufgaben gehört, die Auswirkung technologischer Neuerungen, die sich anbieten, abzuklären.

Wir wären also bereit, einen Auftrag entgegenzunehmen, wie ihn der Ständerat mit seinem Postulat bereits erteilt hat, eine solche Machbarkeitsstudie durchzuführen. Dabei verstehe ich den Ausdruck «Verabschiedung» so: nach Durchführung einer allfälligen Volksabstimmung über «Bahn 2000», sollte das Referendum zustande kommen.

Aber – das möchte ich ganz klar sagen in bezug auf die Voten der Nationalräte Müller und Butty –: «Bahn 2000» kann davon in keiner Art und Weise berührt werden. Wir müssen mit aller Kraft die Realisierung von «Bahn 2000» vorantreiben. Es kann nur darum gehen, mögliche technologische Neuerungen, die noch nicht konkret vorliegen, stufenweise in eine Betrachtung für das nächste Jahrhundert einzubeziehen. Aber «Bahn 2000» ist und bleibt notwendig, wenn wir eine dezentrale Verkehrsversorgung – Herr Butty hat das Wesentliche herausgestrichen – gewährleisten wollen. Diese müssen wir mit dem öffentlichen Verkehr erreichen, wenn wir eine valable Alternative zum Strassenverkehr, dessen Kapazität nun einmal limitiert ist, anbieten wollen.

Deshalb kann uns nichts ausser einem negativen Volkentscheid davon abbringen, mit aller Kraft «Bahn 2000» voranzutreiben. Mit diesem Vorbehalt können wir aber einen Auftrag des Parlamentes entgegennehmen, eine solche Machbarkeitsstudie zu gegebener Zeit, das heisst nicht *sine die*, sondern nach einer Volksabstimmung, in Auftrag zu geben.

Le président: Je vous propose de ne pas entrer dans la discussion de procédure relative à l'article 36 du règlement qui nous interdit de modifier la teneur d'une motion ou d'un postulat.

M. Salvioni propose l'acceptation du postulat qui est combattu dans les rangs du conseil.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

27 Stimmen
35 Stimmen

Postulat Salvioni Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Postulat Salvioni Swissmétro. Etude de faisabilité

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.521
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1987 - 15:00
Date	
Data	
Seite	234-237
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 183

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.