

sion der Verwaltung. Darum geht es auch um erhöhte Transparenz, die mit dem Ombudsmann erreicht werden kann.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion 20 Stimmen
Dagegen 14 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

An den Nationalrat – Au Conseil national

88.020

Inmarsat. Uebereinkommen

Inmarsat. Convention

Botschaft und Beschlussentwurf vom 14. März 1988 (BBl II, 805)
Message et projet d'arrêté du 14 mars 1988 (FF II, 789)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Kündig, Berichterstatter: Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament eine Vorlage zum Beitritt zur Internationalen Fernmeldesatellitenorganisation Inmarsat, einer 1979 gegründeten Organisation mit Sitz in London. Die Schweiz ist bereits heute Mitglied des Eutelsat, dessen Satelliten ganz Europa und Nordafrika erreichen. Es dient dem intereuropäischen Fernmeldeverkehr, dem Fernsehprogramm-austausch sowie den europäischen Rundfunkanstalten, der Eurovision, sowie zur Uebertragung von Fernsehprogrammen. Es handelt sich dabei um ein regionales System für Europa.

Wir sind auch Mitglied der zweiten bedeutenden Organisation, der Intelsat. Intelsat stellt über Satelliten den interkontinentalen Fernmeldeverkehr sicher. Die Basis bilden feste Verbindungen, die jederzeit benutzbar sind. Das Raumsegment besteht aus geostationären, über dem Atlantik, dem Pazifik und dem Indischen Ozean stationierten Fernmeldesatelliten, welche mit Bodenstationen der einzelnen Länder ein weltweites Verbindungsnetz darstellen. Der Schwerpunkt der Nutzung liegt im Telefonverkehr und in der Uebertragung von Daten und Fernsehprogrammen.

Neu handelt es sich um den Beitritt zu Inmarsat. Inmarsat stellt über Satelliten den Fernmeldeverkehr mit Hochseeschiffen auf allen wichtigen Routen und voraussichtlich ab 1989 auch mit Flugzeugen sicher. Zurzeit laufen Versuche mit Landmobilfunksystemen über Satelliten. Das Raumsegment besteht aus geostationären über dem Atlantik, dem Pazifik und dem Indischen Ozean stationierten Fernmeldesatelliten, welche zusammen mit den Küstenfunkstellen ein weltweites Verbindungsnetz bilden. Der Schwerpunkt der Nutzung liegt im Telefon- und Telexverkehr, in der Datenübertragung sowie im Sicherheits- und Notdienst. Es handelt sich um ein globales System.

Die Grundsatzfrage des Beitritts der Schweiz war in der Kommission nicht bestritten. Zu besonderen Fragen gaben zwei Problemkreise Anlass:

1. Warum tritt die Schweiz erst jetzt diesem 1979 geschaffenen Informationsnetz bei?
 2. Warum wird der Beitrag der Schweiz, der sich auf etwa 1 Million Franken beläuft, von den PTT-Betrieben geleistet, wenn doch der Staat Mitglied der Organisation wird?
- Zur Frage 1 stellte der Bundesrat fest, dass die bisherige Nachfrage von seiten der schweizerischen Schifffahrtskreise

zu gering gewesen sei, dass aber heute durch die in Aussicht genommene Telefonverbindung zu den Flugzeugen das Interesse der Swissair für diesen Beitritt ausschlaggebend war.

Zur Frage 2: Nachdem die PTT weltweit Uebermittlungsverbindungen sicherzustellen haben, sei es richtig, wenn auch die PTT mit dieser Durchführungsaufgabe betraut werden. Die Kommission hat sich einstimmig dem Antrag des Bundesrates angeschlossen und beantragt, den Beschluss – Seite 22 der Vorlage – *in globo* zu genehmigen.

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

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1, 2 Titre et préambule, art. 1 et 2

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

88.404

Interpellation Cavelti

Alpenbahnfrage

Transversales alpes ferroviaires

Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1988

Nach dem Vorliegen der Experten-Untersuchungen droht die Gefahr eines Grabenkrieges zwischen den Anhängern der verschiedenen neuen Alpentransversalen mit einem erneuten Null-Ergebnis als Schluss. Dies kann sich die Schweiz aus Gründen des Umweltschutzes (Waldsterben, Lastwagenhöchstlimiten) unter keinen Umständen leisten. Dringend notwendig ist eine Lösung, die von allen Landesteilen getragen werden kann und raschmöglichst an die Hand genommen wird. Eine solche Lösung muss die wichtigsten Bedürfnisse in einem Paket umfassen und zur Entscheidung vors Parlament bringen. Dank diesem Massnahmenpaket verteilt sich der Verkehr auf die verschiedenen Transitachsen, so dass weniger Zufahrten erforderlich sind als bei den einzelnen Korridorlösungen.

Dies wirkt sich sowohl auf den Landschaftsschutz als auch auf die Kosten günstig aus.

Ist der Bundesrat bereit, in diesem Sinne folgendes Massnahmenpaket vorzubereiten und raschmöglichst zur Entscheidung zu bringen?

1. Streckenausbau für «EG-Huckepack 1992», d. h. 4-Meter-Huckepacklinien (Deutschland)–Basel–Läufelfingen–Olten–Solothurn–Lyss–Zollikofen–Thun–Lötschberg–Brig–Iselle bzw. Burgund–Genf–Lausanne–Brig–Iselle mit Teminal in Iselle.

Zwischen Mâcon und Genf sind die Ausbaubedürfnisse für den Reiseverkehr Paris–Mailand angemessen zu berücksichtigen.

2. Beschaffung von modernstem, am Markt substituierend wirkendem Rollmaterial für alle wichtigen internationalen Städteverbindungen.

3. Gotthardbasistunnel Amsteg–Biasca mit Y-Tunnelast nach Trun und den Anschlussstrecken Erstfeld–Amsteg, Biasca–Bellinzona, Trun–Chur sowie neuer Verbindung Schweiz–Oesterreich im Rheintal.

4. Lötschbergbasistunnel aus dem Raum Frutigen ins Wallis als Ersatz für den Rawiltunnel.

Texte de l'interpellation du 16 mars 1988

Maintenant que l'on dispose des études d'experts, on risque de voir se déclencher une «guerre de tranchées» entre les protagonistes des diverses transversales alpines ferroviaires, ce qui pourrait annuler tous les efforts entrepris. La Suisse ne saurait en aucun cas se permettre un tel état de choses en raison des exigences de la protection de l'environnement (dépérissement des forêts, limitation du poids des véhicules lourds).

Il est urgent d'adopter une solution qui soit acceptable pour toutes les régions du pays et dont on entreprenne la réalisation aussitôt que possible. En l'occurrence, il faut élaborer un train de mesures qui tienne compte de tous les besoins importants et le soumettre au Parlement pour décision. Cela permettrait de répartir le trafic sur les différents axes de transit, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire de construire autant de voies d'accès que si on réalisait séparément les diverses transversales alpines projetées.

Cette solution est préférable aussi bien pour la protection du paysage que du point de vue financier.

Le Conseil fédéral est-il prêt à élaborer le train de mesures suivant, par lequel on tient compte des précédentes considérations, et à le soumettre aussitôt que possible à la décision du Parlement:

1. Aménagement de tronçons pour le «ferroutage CE à l'horizon 1992», c'est-à-dire avec des profils de ferroutage de 4 mètres (Allemagne)–Bâle–Läufelfingen–Olten–Soleure–Lyss–Zollikofen–Thoune–Loetschberg–Brigue–Iselle ou Bourgogne–Genève–Lausanne–Brigue–Iselle avec un terminal à Iselle.

Il faudra tenir compte de façon judicieuse de la nécessité d'aménager le tronçon Mâcon–Genève selon les besoins du trafic des voyageurs entre Paris et Milan.

2. Acquisition de matériel roulant ultra-moderne qui ait un effet substitutif sur le marché pour toutes les relations internationales intervilles importantes.

3. Tunnel de base du Saint-Gothard Amsteg–Biasca avec un embranchement en Y en direction de Trun et tronçons de raccordement Erstfeld–Amsteg, Biasca–Bellinzona, Trun–Coire, ainsi qu'une nouvelle liaison entre la Suisse et l'Autriche dans la vallée du Rhin.

4. Tunnel de base du Loetschberg reliant la région de Frutigen au Valais, en remplacement du tunnel du Rawil.

Cavely: Als die vorliegende Interpellation am 16. März dieses Jahres eingereicht wurde, mochten einige ihrer wesentlichen Punkte als Illusion oder gar als Phantasterei erscheinen. Dies wurde mir damals auch von nicht unmassgeblicher Seite zur Kenntnis gebracht. Heute, ein halbes Jahr später, sieht es anders aus. Die wichtigsten der angesprochenen Punkte stehen im ernsthaften Studium oder sind gar in greifbarer Nähe der Verwirklichung gelangt.

Meinem Vorstoss lagen und liegen folgende zwei Ueberlegungen zugrunde:

1. Die Schweiz muss aus bekannten Gründen – spätestens bis zum Jahre 1992 – einen provisorischen Huckepackkorridor für 4 m hohe Lastwagen bereithalten.

2. Eine endgültige Lösung wird erst durch die Schaffung einer neuen Alpentransversale möglich, wobei für diese Alpentransversale ein breiter Konsens zwischen den Regionen zu suchen und zu finden ist.

Zum ersten Punkt, der Öffnung eines Bahnkorridors für die schweren 4 m hohen Lastwagen: Damit sollten wir – wie gesagt – bis zum Jahre 1992 fertig werden. Lange Zeit wurde uns gesagt, die bestehenden Tunneln seien nur durch Sohlenabsenkungen – in einer Arbeit, die viele Jahre dauert – derart sanierbar. Inzwischen hat man durch Beschaffung neuester Niederflurwagen und weiterer Massnahmen bereits Eckhöhen von 3,85 m durch den Gotthard passierbar gemacht.

Nach einigen Kontroversen steht nun neu zur Diskussion die Erreichung noch grösserer Eckhöhen durch den Lötschberg-Simplon mittels Ersatz der Schotterunterlagen unter den Schienen durch Betonplatten. Diese Methode hat sich inzwischen in Deutschland bewährt, und ich habe eben von

Italien eine Dokumentation bekommen, wonach die Ferrovie dello Stato von Italien Hunderte von Kilometern auf diese Weise bauen. Auch die SBB bauen solche Linien bereits bei der S-Bahn. Dort sind 17 km Schiene mit Betonplatten statt Schotterunterlagen vorgesehen.

Ferner lässt sich Höhe dadurch gewinnen, dass die Geleise durch den doppelspurigen Lötschberg näher aneinander gebracht werden. Wenn sie näher aneinander gebracht werden, stehen sie auch direkter unter der höchsten Höhe des Bogens.

Weiter steht der Einsatz von weniger hohen Schienen in Prüfung. Nach Expertenmeinungen sollte durch diese Massnahmen im Lötschbergtunnel in relativ kurzer Zeit und mit relativ wenig Aufwand – man spricht von weniger als 100 Millionen Franken – ein Lichtraumprofil für vier Meter hohe Lastwagen erreicht werden.

Beim einspurigen Simplontunnel ist das gleiche Ziel leichter erreichbar, nämlich bereits durch den Ersatz der konventionell hochgelagerten Stromzufuhr durch eine Stromschiene. Solche Experimente laufen dort bereits.

Wenn die hier geschilderten Erwartungen Realität werden, so wäre ein Huckepacktransport von vier Meter hohen Lastwagen durch die Schweiz auf der Strecke Basel–Läufelfingen–Olten–Solothurn–Lyss–Zollikofen–Thun–Lötschberg–Brig–Iselle bis zum Jahre 1992 ohne weiteres möglich. In Iselle lässt sich auf der ehemaligen Tunnelaushubdeponie ein Terminal mit Direktanschluss an die vom Süden bis Varzo in Bau befindliche italienische Autobahn erstellen. Damit wäre die dringendste Sorge mit Blick auf EG 1992 wenigstens mit einer vorübergehenden Lösung bereinigt.

Herr Bundesrat Ogi hat wohl an diese Lösung gedacht, als er seine Kollegin aus den Niederlanden überzeugen konnte, vorläufig zuzuwarten und uns Vertrauen zu schenken. Ich danke Herrn Bundesrat Ogi dafür und gratuliere ihm zu diesem sensationellen Erfolg.

Zum zweiten Punkt: Eine endgültige Lösung wird erst durch die Schaffung einer neuen Alpentransversale möglich. In diesem Punkt ist man insofern noch nicht einig, als bekanntlich die vier valablen Varianten zur Auswahl stehen: Gotthard, Splügen, Ypsilon, Lötschberg-Simplon.

Gotthard und Splügen konkurrieren sich schon seit bald dreissig Jahren und haben zu einer Patt-Situation geführt, welche die Weiterentwicklung für Jahre blockierte. Die Gotthard-Variante nimmt bekanntlich den Verkehr aus dem deutschen und französischen Rheinland-Basel auf und führt über das Tessin in den Mailänder Raum. Die Splügen-Variante nimmt den Verkehr aus dem Raume München–Stuttgart–Ulm auf und führt über Bregenz–Chur–Thusis ebenfalls direkt nach Italien in den Mailänderraum. Jede dieser Varianten spricht ein anderes grosses Gebiet an und hat deshalb ihre volle Berechtigung. Keine macht für sich allein die andere überflüssig.

Die vom Sprechenden ins Parlament gebrachte Ypsilon-Alpentransversale strebt eine Verbindung von Gotthard- und Splügen-Variante an, indem beide aus verschiedener nördlicher Richtung kommend im Bündner Rheintal vereinigt und durch einen gemeinsamen Tunnel unter dem Lukmanierpass ins Tessin und dann in den Mailänderraum führen. In einer Zeit von weniger als vier Stunden werden zwei bevölkerungsreiche Grossräume Deutschlands durch die Alpen mit der grössten italienischen Stadt verbunden. Dadurch erhält die Ypsilon-Variante im Sinne einer Synthese einen wirtschaftlichen Eigenwert, der über der Summe der beiden Einzelteile steht.

Im folgenden habe ich die Aufzählung zahlreicher weiterer Vorteile der Ypsilon-Variante vorgesehen.

Eingedenk der Worte unseres Vorsitzenden gestern abend bezüglich der Kürze der Voten verzichte ich auf die Aufzählung dieser zusätzlichen Vorteile.

Unter den geschilderten Aspekten sollte die Ypsilon-Alpentransversale geeignet sein, den längst fälligen Konsens zwischen den Splügen-Anhängern und den Gotthard-Anhängern herbeizuführen. Einen Teilerfolg kann die Ypsilon-Idee in den letzten Wochen insofern verbuchen, als das Splügenkomitee nun eine neueste Variante präsentiert, welche von

Thuis nicht mehr direkt nach Italien geht, sondern durch einen neuen Tunnel zunächst ins Misox und von dort mit einem Ast bei Bellinzona in die Gotthardroute einmündet und mit dem anderen Ast den Berg durchstösst und in Lecco landet. Die Idee der Einbindung des Tessins ist damit endlich und Gott sei Dank auch von dieser Seite gutgeheissen. Das ist – verglichen mit der bisherigen Haltung – ein wesentlicher Fortschritt. Was hier noch fehlt ist möglicherweise die notwendige Verbesserung der bisherigen Gotthardroute. Doch lässt sich bei gutem Willen an diesem Faden weiterspinnen. Warum nicht über das Ypsilon Gotthard und Ostalpenbahn in einem Tunnel mit dem Kanton Tessin verbinden und dann von Bellinzona weg die Gabelung machen: einerseits die normale Linie nach Italien und andererseits auf Wunsch der Lombardei und des Splügen-Komitees einen zusätzlichen Tunnel nach Lecco bauen? Das wäre ein Splügen-Super, wenn Sie so wollen, oder Gotthard-Super, auf jeden Fall eine Verbindung aller bisherigen Wünsche.

In neuester Zeit wurde eine weitere neue Variante in die Diskussion gebracht: der Gotthard-Ost. Herr Peter Hefti hatte schon vor Jahresfrist oder noch länger zurück hier im Rat davon gesprochen. Diese Variante sieht einen Tunnel vom Tessin her nach Trun, von Trun nach Linthal und von dort nach Goldau-Schwyz vor. Diese Variante fusst im wesentlichen auf der seinerzeitigen Tödi-Greina-Idee. Sie war – wenigstens was ihre südliche Komponente betrifft – auch Ausgangspunkt für das Ypsilon. Wir rückten dann, aus geologischen Gründen und um uns dem Gotthard-Komitee stärker anzugleichen, von dieser Variante etwas ab, etwas mehr gegen Westen. Doch wenn diese Variante seitens der Ostschweiz und der Gotthardkantone genügend Interesse auf sich vereinigen würde, könnten auch wir uns damit befreunden. Wir sind auch diesbezüglich offen.

Ein weiterer konsensfähiger Punkt liegt beim Lötschberg-Simplon. Wie eingangs ausgeführt, sollte diese Strecke in erster Priorität für den 4-m-Huckepackverkehr 1992 ausgebaut werden.

In einer weiteren Phase drängt sich ein Lötschberg-Basistunnel aus dem Raum Frutigen ins Wallis als Ersatz für den gestrichenen Rawil-Strassentunnel auf. Darauf haben die Romands und Walliser einen ausgewiesenen und legitimen Anspruch, und die ganze Schweiz sollte dem offen gegenüberstehen. Wie man kürzlich am Fernsehen von Herrn Direktor Suter, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassenbau, vernehmen konnte, ist diese kleine Lötschberg-Basisvariante bereits geplant und könnte mit Benzin-zollgeldern raschestens realisiert werden.

Wenn wir diese verschiedenen Varianten unvoreingenommen betrachten – immer mit dem Ziel, einen Konsens zu finden –, so können wir feststellen, dass sich konsensfähige Lösungsmöglichkeiten überall abzeichnen, die dringend weiterverfolgt werden müssen.

Wie geht es weiter? Der Bundesrat hat die verschiedenen Varianten ausarbeiten lassen und stellte sie kürzlich den Kantonen zur Vernehmlassung zu. Ich befürchte, dass das Resultat dieser Vernehmlassungen schon zum voraus feststeht. Jeder Kanton wird wohl bei seiner ursprünglichen Variante bleiben, um seine Position ja nicht frühzeitig zu schwächen. Es ergibt sich die gleiche Situation wie bisher. Niemand bewegt sich im Sinne einer Konsensfindung, so dass die anberaumte Zeit einfach verloren ist oder eventuell sogar zur Errichtung neuer, weiterer Barrikaden gegen die anderen benützt wird. Dies wäre schade und sollte wirklich vermieden werden.

Was angesichts der Dringlichkeit des Anliegens not tut, ist ein Konsens über die ganze Schweiz, über alle Varianten und Komitees und über alle Kantone und Sonderinteressen. Die Elemente zur Konsensfindung liegen vor; sie wurden hier erwähnt. Dazu kommen noch weitere Erwägungen finanzieller und umweltpolitischer Natur in dem Sinne, dass mit der hier postulierten netzweisen Betrachtung anstelle der Schaffung von Transitkorridoren, von denen man bisher ausging, bedeutend weniger neue Zufahrten notwendig werden. Dies ist ein Gedanke, der vor allem auch von der

Litra in neuester Zeit stark propagiert wird und den ich sehr unterstütze.

Dank dem Einsatz modernsten, am Markt substituierenden Rollmaterials werden die erforderlichen Geschwindigkeiten ohne wesentliche Neubaustrecken – mit Ausnahme des eigentlichen Basistunnels – erreicht. Man kann also auf den bisherigen Strecken viel mehr machen, als was man bisher meinte. Dies bringt einen vernünftigen Mitteleinsatz und einen verantwortbaren Landverbrauch mit sich, so dass auch mit Blick auf die Finanzen und auf die Umweltschonung genügend Potential für einen umfassenden Konsens vorhanden ist.

Der benötigte Konsens – damit möchte ich auf den Kernpunkt meiner Intervention kommen – in der wichtigen Alpenbahnfrage stellt sich nicht von selbst ein. Ihn vorzubereiten, ist nun vordringlichste Aufgabe des Bundesrates. Glücklicherweise haben Sie, Herr Bundesrat Ogi, dafür eine besonders glückliche Hand, wie sich bei der Frage von Kaiseraugst eindeutig gezeigt hat. Auch dazu herzliche Gratulation!

Hier braucht es etwas Ähnliches wie bei Kaiseraugst, nämlich einen Delegierten oder einen Vermittler des Bundesrates – wenn Sie so wollen –, der mit den Kantonen und Vertretern der verschiedenen Varianten im In- und Ausland verhandelt, ihnen Chancen und Möglichkeiten von Lösungen aufzeigt und einzelne vielleicht sogar vom hohen Ross herunterholt. Es braucht informelle Vermittlungsgespräche, bei welchen sich niemand von vornherein etwas «vergift» und bei welchen gegenseitiges Abtasten möglich ist.

Im Interesse des Schutzes unseres Landes und unserer Umwelt vor einer Ueberflutung durch 40 t schwere Brummer bitte ich Sie dringend, diese Anregung rasch und wohlwollend zu prüfen.

Bundesrat Ogi: Ich danke Herrn Ständerat Caveltly für diese verkehrspolitisch sehr interessante Situationsanalyse. Wie Sie aus der Interpellation entnehmen können, schlägt der Interpellant ein Multipack vor, das wir studieren sollten.

Ich rufe in Erinnerung: Lötschberg-Basistunnel und Gotthard-Ypsilon, dann die TGV-Linie Mâcon-Nantua-Genf. Des weiteren spricht Herr Caveltly auch von der Beschaffung von modernstem Rollmaterial. Gemeint ist der italienische Pendolino. Letztlich als Sofortmassnahme: die Ausweitung des Lötschbergtunnels für 4-m-LKW-Huckepack.

Wir sind daran, all das zu studieren, und ich darf Ihnen sagen, sehr intensiv zu studieren. Sie werden schon bald die Möglichkeit haben – wenn alles nach Fahrplan des EVED läuft, werden wir uns in diesen Fragen schon nächstes Jahr treffen –, ganz wichtige Entscheide über die Alpenbahntransversale vorzunehmen.

Heute darf ich mich – nicht zuletzt auch aufgrund des laufenden Verfahrens – eher kurz fassen. Das EVED, Herr Ständerat Caveltly, ist daran, alle diese Möglichkeiten, die Sie mit Ihrer Interpellation vom 16. März 1988 eingereicht haben – seit diesem Datum ist sie uns bekannt, deshalb konnten wir Ihre Ideen berücksichtigen –, abzuklären. Zum Teil haben Sie feststellen können: Bei den Vernehmlassungsunterlagen gehen wir auf einzelne dieser Fragen, die Sie gestellt haben, bereits ein. Aber ich darf in diesem Kreise doch festhalten, dass im Rahmen dieser Vernehmlassung die folgenden fünf Varianten geprüft werden: Lötschberg-Simplon, Gotthard-Ypsilon und die beiden Splügen I und II, und Splügen Super ist irgendwie in der Mitte zwischen diesen beiden. In allen fünf Planungsfällen wurde von einer Aufteilung des Verkehrs auf sämtliche bestehenden und neu zu bauenden Transitachsen ausgegangen.

Es sind nur die absolut notwendigen Neu- und Ausbauten der Zufahrtslinien in die Planung aufgenommen worden. Das haben Sie den Unterlagen, die wir Ihnen zugestellt haben, entnehmen können.

Auf jeden Fall sind die Auswirkungen der Neubaustrecken auf das gesamte Bahnnetz zu analysieren. Zum Teil wurden diese Arbeiten abgeschlossen, zum Teil sind sie noch im Gange. Die Realisierung der «Bahn 2000» spielt ja hier auch eine gewisse Rolle.

Zu den einzelnen Fragen möchte ich, wie gesagt, etwas kurz Stellung nehmen.

Zur Frage 1: Der Bundesrat ist bereit, als Uebergangslösung bis zur Inbetriebnahme der neuen Alpentransversale – wir rechnen damit, dass diese verfügbar wäre zwischen 2005 und 2010 – die Uebergangsmassnahmen zu prüfen. Hier ergeben sich nun wirklich verschiedene Möglichkeiten.

Im Vordergrund, aber nicht abschliessend beurteilt, steht die Uebergangslösung Lötschberg-Simplon. Wir wollen wissen: Kann man machen, was Sie vorgeschlagen haben? Zu welchem Zeitpunkt könnte diese Möglichkeit realisiert werden? Da spielt der Faktor Zeit eine Rolle. Wir sollten 1992 bereit sein. Aber auch der Faktor Kosten spielt eine Rolle. Diese Abklärungen sind in vollem Gang.

Dann gibt es eine zweite Möglichkeit – Sie haben diese auch angesprochen –, und zwar über den Jura-Südfuss, dann in Richtung Rhonetal. Hier gibt es eine Untervariante Grosser St. Bernhard: Man würde einen Terminal in Martigny bauen oder eben dann über Brig-Simplon weiter.

Diese Lösung hat Vorteile. Sie wird möglicherweise weniger kosten, aber sie hat auch einen Nachteil. Das ist der Faktor Zeit.

Ich habe hier in diesem Rat schon einmal gesagt, dass der Bahntransport nicht mit der Strasse konkurrenzfähig ist, weil die Güter auf der Strasse mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit zwischen 45 und 55 km/h verschoben werden. Beim Bahntransport sind es zwischen 15 und 25 km/h. Hier sehen Sie, dass die Bahn in diesem speziellen Konkurrenzkampf leider nicht bestehen kann.

Wir sind uns bewusst, dass wir rasch handeln müssen. Wenn wir nächste Woche Montag und Dienstag die Verkehrsminister von Deutschland, Oesterreich und Italien treffen – Frau Smit-Kroes ist nicht dabei –, dann wollen wir, Herr Ständerat Cavelly, drei Sachen mit diesen Herren besprechen:

1. Wie kommen unsere verschiedenen Varianten Neat bei den umliegenden Ländern an? Ich halte hier klar fest: entscheiden wird dann das Parlament. Sie werden dann entscheiden, aber wir müssen uns hier absprechen. Wir können nicht isoliert etwas bauen, was bei den anderen keinen Anklang findet.

2. Das ist für mich der wichtigste Punkt: Wir wollen wissen, wie die möglichen Uebergangslösungen von unseren umliegenden Freunden beurteilt werden. Ist es eine gute Lösung Lötschberg-Simplon, müssen wir dort investieren, oder können wir der anderen Variante Jura-Wallis den Vorzug geben?

3. Der dritte Punkt, den wir ins Gespräch bringen möchten, ist die Koordination mit Oesterreich. Wir verschieben heute rund 65 Millionen Tonnen zwischen Nord und Süd. Man sagt uns, dass im Jahre 2005 – also dann, wenn die Alpentransversale gebaut sein sollte – es ungefähr 100 bis 120 Millionen Tonnen sein werden. Also müssen wir diese Aufgabe, diesen Transport, sozusagen unter uns aufteilen, d. h. unter Oesterreich und der Schweiz.

Wie Sie wissen, drängen die Italiener und auch die Griechen in den mitteleuropäischen Raum; sie fühlen sich durch die Alpen etwas abgedrängt. Sie glauben, dass der EG-Binnenmarkt in erster Linie den mitteleuropäischen Raum stark beleben wird, und sie haben etwas Angst, dass sie durch die Alpen von dieser Entwicklung abgesperrt sein könnten. Deshalb müssen wir die besten Leute nach Brüssel schicken.

Wenn wir es gut machen, dann werden die Alpen für uns zu einem Pfand. Wenn wir es schlecht machen, dann werden die Alpen für uns zu einem Handicap. Wir haben bilateral Gespräche gesucht, damit Länder wie Holland, die uns immer Schwierigkeiten gemacht haben, etwas neutralisiert werden. Gott sei Dank ist das gelungen. Soweit zur Frage 1. Dann zur Frage 2. Die europäischen Bahnen haben grundsätzlich beschlossen, Herr Ständerat Cavelly, alle City-Züge mit modernem Rollmaterial zu führen. Hier ist also eine Entwicklung im Gange. Ich habe an der ersten Cemt-Ministerkonferenz gefordert, dass man eine Art neue Bahnvision entwickelt. Das ist notwendig, damit wir ein Angebot präsentieren können, das vom Konsumenten auch angenommen

wird. Das ist im heutigen Zeitpunkt zu wenig der Fall, weshalb man auch hier rasch Rollmaterialverbesserungen anstreben muss. Deshalb ist die von Ihnen angeregte Idee des Pendolino eine interessante Sache. Wir sind auch daran, den Pendolino technisch zu testen, und ich hoffe, dass diese Idee des Pendolinos auch bei uns zuerst auf der Route Mailand-Brig-Lausanne und vielleicht einmal bis nach Paris geführt werden könnte.

Die Beschaffung von Rollmaterial für Schnellzüge liegt also im unternehmerischen Interesse und im unternehmerischen Bereich der SBB.

Zur Frage 3: Die vom Interpellanten erwähnten Verbindungen, die Sie aufgeführt haben, Herr Ständerat Cavelly, sind alle Bestandteil des von uns erarbeiteten Planungsfalles Y. Wir haben klar die Weisung gegeben, dass wir auch neue Varianten, die noch aufkommen könnten, in einem Schnellverfahren prüfen. Sollten wir feststellen, dass das Ei des Kolumbus oder das Gelbe des Eis in einer solchen Variante liegen, dann wollen wir uns nie den Vorwurf machen lassen, wir hätten das nicht geprüft. Wir sind also flexibel, aber es gibt natürlich einmal eine Grenze, wo wir sagen müssen, jetzt ist nichts mehr möglich, jetzt haben wir wirklich alles geprüft.

Die Frage 4 habe ich bereits beantwortet. Es geht um den Basistunnel Lötschberg. Zum heutigen Zeitpunkt habe ich wirklich den Eindruck, jedes Tal, jede Region, will die Neat. Ich hoffe, dass diejenigen, die heute zur Neat ja sagen, auch morgen vollumfänglich zu diesem Ja stehen werden – ohne Wenn und Aber – und dann auch alles in Kauf nehmen werden: nicht nur den Tunnel, sondern auch die Infrastrukturen, die damit verbunden sind.

Deshalb hoffe ich jetzt, dass diese Vernehmlassung intensiv und gezielt gemacht wird und dass, wenn man einmal A sagt, man dann auch B sagt. Wir haben ja eine gewisse Erfahrung mit den Autobahnen. Vor zwanzig Jahren wollte jede Region Autobahnen; heute wollen nur noch die Weltschen und vielleicht die Tessiner Autobahnen. Aber ich hoffe, dass das nicht ähnlich gehen wird, sondern dass man dann zu dieser Bahn und ihren Auswirkungen, die nicht nur positiv sein werden, stehen wird.

Das ist das, was ich zu dieser Interpellation sagen kann. Sie stellen fest: Wir haben grosse Probleme, wir wollen aber die Probleme lösen. Wenn wir es gut machen, dann werden eben die Alpen für uns zu einem Pfand, und mit diesem Pfand können wir gut spielen. Wenn wir es schlecht machen, dann werden sie für uns zu einem Handicap. Helfen Sie mit, dass es ein Pfand wird.

Cavelly: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für die Antwort und für den Einsatz, den er in dieser Frage zeigt, und erkläre mich als sehr befriedigt.

Hefti: Der Herr Interpellant hat mich persönlich zitiert, wofür ich ihm bestens danke. Ich möchte diesbezüglich eine kurze persönliche Bemerkung anbringen.

Er hat Gotthard-Ost mehr oder weniger gleichgesetzt mit dem alten Tödi-Greina-Projekt. Das gilt nur für den Teil südlich von Trun. Ich glaube, diese Bemerkung zeigt, dass auch dieses Gotthard-Ost-Projekt mit in die Prüfung gezogen werden sollte. Das sollte sich der Bundesrat zumindest noch überlegen.

Interpellation Caveltly Alpenbahnfrage

Interpellation Caveltly Transversales alpines ferroviaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.404
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	605-608
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 857

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.