

Achte Sitzung – Huitième séance

Mittwoch, 13. März 1991, Vormittag
 Mercredi 13 mars 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

Wahlprüfung und Vereidigung Vérification des pouvoirs et prestation de serment

Präsident: Unser Kollege Richard Reich ist am 22. Februar dieses Jahres verstorben. Wir schreiten zur Wahlprüfung und Vereidigung seiner Nachfolgerin.

Nussbaumer, Berichterstatter: Das Büro hat die Wahl von Frau Trix Heberlein, geboren 1942, von Wattwil und Zumikon, wohnhaft in Zumikon, geprüft. Frau Heberlein ersetzt unseren verstorbenen Kollegen Richard Reich. Frau Heberlein ist Rechtsanwältin und erste Ersatzfrau der Landliste der Freisinnig-demokratischen Partei des Kantons Zürich. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sie mit Beschluss vom 6. März 1991 als gewählt erklärt. Dieser Beschluss ist im Amtsblatt des Kantons Zürich vom 12. März 1991 veröffentlicht worden. Das Büro hat festgestellt, dass bei Frau Heberlein keine Unvereinbarkeit mit dem Nationalratsmandat besteht. Das Büro beantragt Ihnen, die Wahl von Frau Heberlein zu validieren.

*Frau Trix Heberlein wird vereidigt
 Mme Trix Heberlein prête serment*

90.040

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 401 hiervor – Voir page 401 ci-devant

M. Martin: La mobilité est devenue une conquête de notre civilisation. Il ne sert à rien de se lamenter, rien n'empêchera nos contemporains d'en avoir toujours plus besoin. Les oppositions manifestées contre, elle apparaissent comme un anachronisme et sont significatives d'un obscurantisme d'un autre temps. En définitive, la mobilité signifie liberté, connaissance, découverte des autres; lutter contre ces éléments c'est refuser un acquis de civilisation.

Il est évident qu'il ne s'agit pas de n'importe quelle mobilité et pas à n'importe quel prix. Si la voiture a pu être et demeure un symbole de cette mobilité, le train, l'oublié de la dernière décennie, redevient un élément roi pour le transport des prochaines années. Rapide, peu négatif en termes d'écologie, il mérite notre soutien dans un pays comme le nôtre, dans un continent dont les confins ne sont pas trop éloignés comme c'est le cas de l'Europe. J'apporte donc mon appui aux grandes lignes européennes et aux axes transalpins qui en sont l'un des éléments majeurs.

Les concepts globaux défendus actuellement par la Confédération, RAIL 2000, Transit alpin, aide aux transports régionaux,

aide au trafic d'agglomération, sont à la mesure de notre pays et méritent notre accord, et je rends hommage au Conseil fédéral et particulièrement à M. Ogi, conseiller fédéral, pour le dynamisme qu'ils manifestent en cette matière.

Le caractère global de cette conception justifie la nécessité de la réaliser sous tous ses aspects sans défaillance. Notre pays, accroché aux Alpes, au Jura, a toujours vécu de la qualité de ses accès et de la fluidité de ses voies de transit: Gothard: indispensable; Loetschberg: absolument nécessaire; liaison vers l'ouest à travers le Jura: vitale; irrigation de la Suisse orientale: incontestable. Alors, cessons les querelles de clocher, attelons-nous à la tâche, acceptons les sacrifices financiers qui sont à la clef, c'est un défi de notre époque, de notre mobilité. Sachons être les successeurs des bâtisseurs du Gothard, du Simplon, du Mont-d'Or, du Hauenstein, des Chemins de fer rhétiques et de tant d'autres. Notre pays est confronté à un défi européen en matière de transports et les générations qui suivront ne comprendraient pas une caponnerie. Et ce d'autant moins dans une perspective majeure d'intégration et de développement. Il est temps que l'on fasse passer à travers les Alpes un souffle revitalisant, qui soit autre chose qu'un vent frileux, crispé dans une de nos vallées.

Je vous invite à accepter l'entrée en matière et à voter l'ensemble du projet.

Frau Daepp: Dass wir eine, eventuell zwei Alpentransversalen brauchen, ist uns allen klar. Wir können uns glücklich schätzen, dass wenigstens nur die 28-Tonnen-Brummer unsere Schweizer Strassen benützen. Dass wir dafür dem Ausland etwas anbieten müssen, liegt auf der Hand. Wie wir es jedoch ausführen wollen, darüber scheiden sich die Meinungen. In letzter Zeit wurde ich mit viel Post beglückt; die meiste stammt aus einem Gebiet, das wir bisher nicht behandelt haben, nämlich aus der Region des Aaretals von Bern bis Thun und der Gegend bis Spiez. Ihr Grundtenor lautet: Verschone unsere Häuser, zünd' lieber andere an! Aus den Medien und aus Gesprächen merkten die Bewohner des sich langsam öffnenden Tals, dass eine Alpentransversale durch den Lötschberg Probleme mit sich bringen wird.

Auf der etwa 50 km langen Strecke bis zum geplanten Tunneleingang liegen 16 Gemeinden. In diesen Dörfern und Städten leben zurzeit 100 000 Personen. Mitten durch diese Orte führt eine nagelneue Doppelspur. Diese Dörfer dürfen und müssen wir als sogenannte «Schlafdörfer» bezeichnen. Das heisst, dass der Regionalverkehr klappen muss, was zurzeit ganz toll gelöst ist. Vier Hauptpunkte berühren uns sehr stark und bereiten unserer Gegend Sorgen. Ich möchte sie in Form von Fragen an Herrn Bundesrat Ogi weitergeben.

1. Wie wird das Lärmproblem auf diesen Streckenstücken praktisch gelöst, wird doch in Zukunft schätzungsweise alle 5 Minuten eine Zugkomposition durch das Tal sausen?

2. Wie wir hören, wird durch die Neat dieses 50 km lange Stück intensiv genutzt, so dass wir Angst haben, dass der Halbstundentakt, den wir in dieser Region unbedingt brauchen, eingestellt werden muss.

3. Besteht nicht die Möglichkeit, dass die erwähnte Strecke gelegentlich auf drei oder vier Spuren ausgebaut werden muss, und wo würde das geschehen? Den bestehenden Geleisen nach, oder müssen eventuell wieder wertvolles Kulturland und Wald zwischen Bahntrasse, Autobahn oder Hauptstrassen geopfert werden?

4. Wird die dritte Spur ab Uttigen gebaut oder nicht? Nach Botschaft ja, nach Fachleuten nein. Ich weiss und hoffe zugleich, dass diese etwa 50 km lange, bereits bestmöglich behandelte Strecke wiederum neu gut aufgenommen wird und nicht neben den grossen Tunnelvorhaben verlorenggeht.

Diese Fragen möchte ich gerne beantwortet haben, bevor ich mich endgültig entscheide.

M. Cotti: Je vous félicite, Monsieur le Conseiller fédéral, ainsi que votre département et les Chemins de fer fédéraux, car vous avez agi rapidement et de façon opportune dans la préparation d'un programme qui rend crédible la politique suisse des transports. Le projet que nous traitons est d'une grande importance pour les populations des régions touchées par sa

réalisation. En effet, il réanime économiquement des vallées entières, et il est conçu de manière à respecter leur environnement. Les études effectuées sont rassurantes à ce propos.

Je constate avec satisfaction que le Conseil fédéral et la commission ont pris en considération les intérêts d'un des cantons concernés, soit le Tessin, en acceptant une proposition évitant de traverser Bellinzone en surface et en tenant ouverte une voie vers la frontière avec l'Italie.

Voici quelques considérations: je souligne avant tout que cette réalisation affecte les intérêts économiques, non seulement de la Suisse mais de l'Europe entière, en particulier des pays voisins tels que l'Allemagne et l'Italie. Elle redonne à la Suisse le rôle qui lui est propre et qu'elle avait perdu au cours de ces dernières décennies, c'est-à-dire celui d'assurer et de faciliter les communications en Europe.

En outre, il me paraît essentiel de déterminer d'ores et déjà les points d'entrée et de sortie des deux tunnels de base, tout en gardant une grande flexibilité en ce qui concerne les autres parcours. Ces derniers sont à l'étude, si bien que les habitants des régions intéressées auront la possibilité de s'exprimer. Les droits des citoyens et des régions sont ainsi assurés.

Rilevo in terzo luogo, con particolare compiacimento che il valico del Gottardo è considerato come punto cruciale del progetto. Aldilà dell'inevitabilità di questo valico, della sua predestinazione ad assolvere un ruolo centrale nei trasporti, va sottolineato che questa galleria ha l'innegabile vantaggio di trovarsi totalmente sul territorio della Confederazione svizzera il che non è il caso, per esempio del Sempione o dello Splügen. Per cui godremo di un alto grado di indipendenza nel decidere delle caratteristiche della galleria, nonché delle modalità di realizzazione e di finanziamento. Saremo in grado, quindi, di decidere con speditezza. Le decisioni sono solo nostre, non occorre concludere contratti internazionali che, anche quando i consensi di massima sono dati, comportano sempre un notevole tempo di negoziazione; né dovremmo stipulare accordi speciali circa le modalità esecutive dell'opera.

In quanto alle opere relative alle due gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg, verranno avviate contemporaneamente. Ma è ovvio che, vista la minore importanza delle opere al Lötschberg, queste ultime saranno approntate probabilmente con un decennio di anticipo su quelle del San Gottardo, sempre che le cose si mantengano secondo le attuali previsioni.

Ora dobbiamo essere coscienti che la linea Lötschberg-Sempione non risolve che in minima parte i problemi dell'Europa dei trasporti. La vera, definitiva soluzione ci sarà solo quando sarà messo in esercizio il San Gottardo. Occorre, quindi, accelerare i tempi di preparazione, occorre semplificare le procedure e rivedere la valutazione dei tempi tecnici di esecuzione, facendo capo ad una moderna metodologia di organizzazione, con idee nuove, per esempio, circa il trasporto degli inerti.

Concludo, ribadendo che il San Gottardo è il fulcro del progetto. Una situazione provvisoria, transitoria, perdurante nel tempo, in cui funzionasse già tutto dalle parti del Sempione, e nulla ancora dalle parti del San Gottardo, potrebbe essere costosa in termini economici, ecologici e politici. Non mi si fraintenda, sottolineo la priorità della soluzione del San Gottardo, ma sostengo la realizzazione del nuovo sistema ferroviario attraverso le alpi con la posa di quattro binari sul tracciato del San Gottardo e su quello del Lötschberg.

Voterò quindi per queste considerazioni con entusiasmo e con gratitudine l'entrata in materia.

Mauch Rolf: Auch ich begrüße die Vorlage als solche, die sachlich notwendig, ja überfällig und zeitlich dringlich ist. Ich danke dem neuen Departementsvorsteher, Herrn Bundesrat Ogi, und seinem Mitarbeiterstab für das Tempo, das sie eingeschlagen haben, um verlorenes Terrain wiedergutzumachen und nutzlos und nicht entschuldbar verlorene Zeit aufzuholen. Europa lässt grüssen!

Damit komme ich zur Kritik und zu meinen Anträgen: Der bisherige Verlauf der Debatte, das Fordern und Jammern, die kantonalen und kommunalen Anliegen und Wünsche von Gemeinden und Talschaften sind für mich der letzte Beweis dafür, dass die von uns eingeschlagene Dimension nicht stimmt

und daraus zwangsweise eine falsche Konzeption resultiert, die wir noch grundlegend korrigieren müssen.

Worum geht es denn eigentlich? Im Vordergrund muss für unser Land die Frage stehen: Welches ist die Aufgabe, die wir mit dieser zwanzig Jahre zu spät angepackten und erscheinenden Vorlage, mit diesem für unser Land absolut zentralen Werk zu lösen haben? Ich wende mich damit vor allem an die vielen verbalen Europäer hier im Saal und draussen, die nun einen säkularen, konkreten Tatbeweis zu erbringen haben; sie sind dies dem anstehenden Problem schuldig. Der EWR – wie immer er einmal aussehen mag, was zurzeit noch niemand voraussehen kann – und die europäischen Bevölkerungsbewegungen zwischen dem Norden und dem Süden des Kontinents werden auch in Zukunft, und zwar noch verstärkt, zu einem stetig steigenden Volumen im Verkehr vom Norden nach Süden und umgekehrt führen. Die Alpenkette quer durch Europa steht dem als natürliches Hindernis im Weg. Das war auch historisch zu allen Zeiten immer so. Ich unterstreiche, dass der Schweiz immer die Aufgabe und das Recht zufielen, die Alpenübergänge zu sichern, und das in mehrfachem Sinne. Diese Vorkehren bildeten und bilden nicht nur eine natürliche Hausaufgabe der Schweiz, sondern – was staatspolitisch entscheidend ist – sie garantierten und garantieren zu einem grossen Teil ihre Unabhängigkeit und Unantastbarkeit für die sie in der Nähe oder Ferne umgebenden Mächte.

Die zentrale Beherrschung der Alpenübergänge macht einen wesentlichen Kern der Anerkennung unserer Unabhängigkeit und Neutralität durch die anderen Staaten aus. Die Neat ist damit in einer europäischen Dimension zu sehen. Heute stellt sich diese Aufgabe im Licht der modernen Verkehrsmittel der Gegenwart und der Zukunft und der exponentiell zunehmenden Mobilität von Menschen und Gütern völlig neu.

Noch im Laufe unseres Jahrzehnts werden die Deutschen Bundesbahnen von Norden her dem Rhein entlang vierspurig nach Basel fahren, und zwar als Hochgeschwindigkeits-Flachbahn mit grossen Lasten. Die gleiche Erscheinung haben wir im Süden: Neapel-Rom-Florenz bis Mailand gegen das Jahr 2000. Hier besteht der Grossraum Mailand mit rund 17 Millionen Einwohnern, das gewaltige Industriedreieck Mailand/Turin/Genua, vergleichbar mit dem nördlichen Pendant Mitteldeutschland/Ruhrgebiet/Hamburg/nordwestliche Meereshäfen inklusive bald einmal Grossbritannien.

Die Verbindung dieser Zentren und Räume zwischen den Schweizer Nord- und Südgrenzen ist die Aufgabe, die gestellt ist, nicht die Schaffung eines neuen, internen schweizerischen Schienennetzes für den Inland- und Touristenverkehr. Diese andere Aufgabe besteht auch, aber sie muss im Rahmen des Projekts «Bahn 2000» und weiterer nötiger Massnahmen gelöst werden. Die beiden Aufgaben – Transitverkehr einerseits, Inlandverkehr andererseits – sind aber strikte zu unterscheiden und getrennt zu halten. Denn der Güter- und Reisetransit über die Schweizer Strecke ist eine eindeutig europäische Aufgabe, an die wir ein anderes Mass anzulegen haben als an die unsere Täler und Agglomerationen verbindenden Strecken. Wir werden mit der hier vorgetragenen Kantönl- und Dorfpolitik der gestellten grossen Aufgabe nicht gerecht.

Der Transit durch die Schweiz zwischen der deutschen Grenze bei Basel und dem norditalienischen Raum erfordert eine durchgehende Hochleistungs-Flachbahn für hohe Geschwindigkeiten mit schweren Lasten. Dazu gehören notwendigerweise ein Gotthard-Basistunnel, neue, direkte Zufahrten über Pratteln–Olten–Luzern (umfahrend)–Gotthard (direkt)–Bodio–Luino, das meiste davon in Tunnels, um Höhenunterschiede (aus Energiegründen) und Bodenverschleiss zu vermeiden und die heute schon übermässigen Umweltbelastungen abzubauen.

Ich bitte Sie deshalb als Schlussfolgerung, anstatt einer epichalen Fehlleistung mit der Verzettlung riesiger Mittel zuzustimmen, im Sinne des Antrages Biel auf den Artikel 4 der Vorlage zu verzichten, die Schweiz nord-südlich mit Europa zu verbinden und nicht ein Biotop und «Appenzeller Alpenbahnen» zu bauen.

Ich werde mich deshalb für die Streichung der Lötschberg-Variante einsetzen und bitte Sie, diesen Antrag zum Beschluss zu erheben.

On. Caccia: La decisione per una nuova trasversale ferroviaria attraverso la Svizzera è in ritardo, rispetto alla crescita del traffico. L'urgenza non deve tuttavia far dimenticare una serie di condizioni generali, la cui realizzazione sarà il compito politico prioritario. In loro onenza la nuova opera darebbe un contributo limitato alla risoluzione dei problemi. Troppo spesso il dibattito si concentra su aspetti relativamente marginali, trascurando i problemi di fondo.

Mi propongo di trattare brevemente alcuni presupposti a livello europeo e la conseguenza per la Svizzera. Anzitutto alcune osservazioni sulle dimensioni spaziali.

I nuovi assi di transito alpino hanno una doppia dimensione spaziale – quella europea e quella regionale. Sono un elemento d'integrazione e di strutturazione a livello europeo. Con la galleria sotto la Manica e la rete ferroviaria veloce, i nuovi collegamenti transalpini avranno un ruolo importante nell'assetto dello spazio europeo.

L'impatto ha una scala continentale, va molto oltre il settore dei trasporti. Le nuove infrastrutture sono un elemento di un necessario riassetto complessivo del sistema dei trasporti che deve consapevolmente essere guidato verso obiettivi comuni riconosciuti.

L'integrazione dell'asse di transito con la realtà regionale, specie per il traffico passeggeri, è delicata sia per gli accessi al nord, sia per quelli meridionali alla galleria di base.

Tre livelli del problema sono rilevanti per l'analisi in un'ottica Europea, e in tutti vi è – a mio modo di vedere – un grave deficit decisionale e istituzionale.

Un primo livello. La politica dei trasporti definisce le condizioni generali del sistema dei trasporti, gli strumenti, gli obiettivi da raggiungere per l'interesse comune. Alcuni aspetti sono urgenti: una definizione del valore della mobilità e degli obiettivi dei trasporti, la piena considerazione dei costi esterni dei trasporti, l'integrazione con le altre politiche settoriali. Obiettivo primario è una limitazione della crescita e poi una stabilizzazione del traffico merci e passeggeri. Solo così, nuove infrastrutture ferroviarie potranno portare effettivi benefici ambientali.

Secondo livello: quello della pianificazione delle nuove infrastrutture e della loro realizzazione su scala europea.

L'obiettivo deve essere la creazione di un'infrastruttura europea, sufficientemente omogenea e pienamente intermodale ed una suddivisione equa dei costi e benefici fra i diversi attori.

Terzo livello: la gestione ottimale dei flussi di traffico, in particolare la creazione di un'autorità che gestisca il traffico transalpino in un'ottica intermodale e di razionalizzazione, con riduzione dei viaggi a vuoto, con precedenza alla ferrovia, con suddivisione del traffico fra i vari itinerari. Ciò presuppone però profonde riforme organizzative: il superamento di un'ottica settoriale e nazionale, la riorganizzazione del trasporto ferroviario per dargli una dimensione europea e sufficiente margine di manovra, la razionalizzazione di quello stradale.

Sono questi i presupposti per superare le gravi carenze organizzative del trasporto merci verso un miglioramento qualitativo dei servizi. Occorre sovrapporre alle infrastrutture un sistema di organizzazione, di gestione, in grado di sfruttarle razionalmente in una logica di complementarietà fra i diversi mezzi di trasporto.

E vengo a qualche conseguenza per la Svizzera. Una decisione nazionale sulla trasversale alpina è certamente urgente, anche se rimangono parecchi punti da chiarire. A mio modo di vedere, due aspetti generali sono sicuramente maturi per una decisione. Il primo è quello della portata europea, dell'inserimento nella politica europea dei trasporti dell'opera; il secondo è la concezione generale di una struttura rete con i due assi principali del Lötschberg-Sempione e del Gottardo.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, occorre però distinguere fra le tratte di montagna e gli accessi, per cui vi sono i problemi maggiori. Mi limito agli accessi: una struttura a rete è definita dall'integrazione dei due assi fra di loro e con il resto della rete, con «Ferrovia 2000», il sistema ferroviario italiano, e da una concezione corrispondente del traffico passeggeri.

Di questa scelta fondamentale non mi sembra che siano state comprese le conseguenze profonde. Vi è un certo tempo per trovare le soluzioni, ma occorre ribadire che l'elaborazione di

una vera concezione a rete e la definizione delle opere necessarie è parte integrante della trasversale; è anche il presupposto perché una concezione modulare abbia un senso. E' importante affermare questo principio nel decidere la realizzazione della galleria di base.

Müller-Meilen: Wir stehen vor einem wichtigen Entscheid, der mit dem Bau der ersten Gotthardlinie zu vergleichen ist. Herr Bundesrat Ogi hat ein grosses Verdienst, dass wir heute eine spruchreife Vorlage beraten können. Mit der Verwirklichung eines Alpentransits schaffen wir erst die Voraussetzungen, um in adäquater Form an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden. Wir verschaffen uns im Gespräch über die europäische Integration einen Trumpf, der uns erlaubt, dem Druck zur Aufgabe der 28-Tonnen-Limite zu widerstehen und unsere Pflichten als europäisches Transitland auf der Schiene zu erfüllen. Umweltpolitisch schafft erst der Bau der neuen Alpentransversale die Voraussetzung dafür, dass wir auch künftig den Transitverkehr in überwiegender Masse auf den Schienen bewältigen und vielleicht sogar einen Teil des privaten Personenverkehrs auf die Schiene verlegen können. Langfristig gesehen ist der Bau der neuen Alpentransversalen ein entscheidender Schritt zum Schutz des Alpenraumes und zur Bewältigung der immer grösser werdenden Verkehrsprobleme.

Diese Hauptziele gilt es auch bei der Diskussion der Details nicht aus den Augen zu verlieren. Regionen können aber in der Schweiz nicht einfach überfahren werden. Ihre berechtigten Wünsche zu berücksichtigen und gleichzeitig zu verhindern, dass ein europäisches Projekt nicht im Sumpf unbegrenzter Sonderwünsche ertränkt wird, ist eine Gratwanderung, eine Aufgabe der Politik als Kunst des Möglichen. Nur auf diesem Wege können die grossen Probleme unseres Landes gelöst werden.

Die vorberatende Kommission hat versucht, diesen Mittelweg zu gehen. Man hat bei allen zahlreichen Korrekturen das Mass nie verloren, das für eine politische Realisierung dieses Grossprojekts unabdingbar ist. Masshalten und das Ganze im Auge behalten, diese zwei Maximen sollten auch für die Beschlüsse des Rates oberstes Gebot sein, wenn wir diese Vorlage über alle politischen Hürden bringen wollen. Mein Antrag zum Lötschberg-Südportal bewegt sich in diesem Rahmen.

Die Rückweisungsanträge sind alle abzulehnen. Herr Ruf und Herr Scherrer verlangen einen Kostenbeitrag der EG. Gerade die Erinnerung an den zitierten Gotthard-Vertrag und die Schwierigkeiten bei seiner Ablösung sollten uns hindern, eine finanzielle Beteiligung des Auslandes zu fordern, denn das Ausland würde nicht nur Geld geben, sondern auch Rechte fordern wie beim Gotthard-Vertrag. Wollen wir die Verfügungsrechte tatsächlich aus der Hand geben? Ob bei einer Kostenbeteiligung der EG die 28-Tonnen-Limite gehalten werden könnte, ist mehr als fraglich. Der Rückweisungsantrag der grünen Fraktion zeigt doch im Grunde einmal mehr ihre höchst widersprüchliche Politik. Sie stellt zwar schöne Grundsätze auf und wirft den Bengel der Forderungen dann so hoch, dass die umweltschonenden konkreten Projekte nicht mehr realisierbar sind. Ihre konkrete Politik richtet sich gerade in diesem Falle gegen ein Projekt des Umweltschutzes und ist kontraproduktiv. Deshalb ist auch ihr Rückweisungsantrag – wie alle anderen – abzulehnen.

Rutishauser: Die meisten Redner und Rednerinnen haben gestern und heute zusätzliche Wünsche in bezug auf Linienführung, Untertunnelung oder flankierende Massnahmen angebracht. Viele neue Anträge liegen auf dem Tisch. Aus der Sicht der einzelnen Regionen sind diese Zusatzwünsche zu verstehen. Sie alle zusammen stellen aber unser Vorhaben in Frage. Aus der Sicht der Ostschweiz wäre ich als Thurgauer bestimmt auch berechtigt, Zusatzwünsche für unsere Region anzubringen. Wenn wir mit Forderungen in bezug auf einen Anschluss der Ostschweiz eine gewisse Zurückhaltung üben und zurzeit keine bestimmte Linienführung verlangen, so deshalb, weil wir daran interessiert sind, einen Alpentransit so rasch wie möglich zu verwirklichen. Hier müssen die übergeordneten Landesinteressen vor die regionalen Wünsche ge-

stellt werden. Wenn wir das Fuder überladen, so können wir innert nützlicher Frist für den Transitverkehr auf der Strasse keine Alternative anbieten.

Wir erwarten aber auch von anderen Gebieten im Interesse des Ganzen eine vernünftige Zurückhaltung punkto Sonderwünsche. Mit dem zusätzlichen, von der Kommission vorgeschlagenen 50-Millionen-Planungskredit für einen Anschluss Ostschweiz hoffen wir, dass auch für unser Gebiet eine befriedigende Lösung gefunden werden kann, die das ganze Vorhaben nicht verzögert oder gefährdet.

Als Ostschweizer unterstütze ich alle Vorschläge der Kommissionmehrheit, lehne aber alle neuen, zusätzlichen Anträge ab. Die Kommission hat verschiedene Möglichkeiten geschaffen, sinnvolle Verbesserungen zu überprüfen, praktisch für alle Gebiete. Helfen Sie mit, dass möglichst bald mit dem Bau begonnen werden kann, damit unsere Verkehrspolitik gegenüber Europa glaubwürdig bleibt.

M. Longet: Notre ouverture philosophique et politique à l'égard de l'Europe ne nous aveugle pas quant aux aberrations de cette même Europe. Une de ces aberrations est effectivement le développement poussé à l'absurde des déplacements. On nous parle de l'Europe qui bouge, mais bouger pour bouger n'a pas de sens. Nous divergeons de la position du Parti écologiste en ce sens qu'il est évident qu'une telle dérive – car c'est une dérive – ne peut être corrigée qu'au niveau même où elle se crée et non ailleurs. La solution consiste à corriger à la source les politiques européennes des transports et de l'énergie. Il faut s'atteler à cet objectif de toutes nos forces, et offrir des tunnels ne suffit pas. Il faut faire de ces tunnels non un symbole de la bougeotte européenne mais un symbole du combat, de notre participation au combat, pour une autre politique des transports à l'échelle du continent.

Je saisis l'occasion pour remercier le Conseil fédéral et en particulier M. Ogi de son engagement pour nous préserver de l'invasion de camions totalement surdimensionnés par rapport à notre pays. C'est en attendant que l'on puisse maîtriser le trafic de transit à la source que l'augmentation de la capacité ferroviaire est indispensable, si l'on veut avoir la moindre chance que ce trafic passe par le rail et non par la route. Prendre le risque de ne pas être prêt techniquement à transférer le trafic sur le rail, c'est prendre le risque des 40 tonnes, c'est prendre le risque de nouveaux tunnels, routiers cette fois-ci. C'est là que l'on rase les Alpes!

L'alternative, dans l'immédiat, si l'on ne fait pas ces tunnels ferroviaires, ce serait des tunnels autoroutiers, l'invasion par de nouvelles vagues de trafic routier, ce dont nous ne voulons absolument pas. L'alternative ne sera pas la réduction des déplacements inutiles d'un coup de baguette magique.

Les mesures d'accompagnement demandées soit par la commission soit par des minorités sont indispensables. Elles ne sont pas à proprement parler des conditions absolues à l'acceptation du projet, car elles pourraient intervenir à tout moment et même plus tard et elles se situent de toute manière sur un autre plan. Comme elles sont néanmoins indispensables, plus tôt on les décidera, mieux cela garantira la cohérence de notre volonté politique et c'est pour cette raison qu'il faut les adopter avec le projet même: il faut ces tunnels, mais nous voulons qu'ils s'insèrent dans une politique des transports. Nous ne voulons pas valoriser n'importe quel développement jusqu'à l'absurde. Ce message doit être lancé, car sinon nous n'affirmerons jamais la volonté de maîtriser quoi que ce soit. Nous ne ferons que suivre les phénomènes au lieu d'essayer de nous donner les moyens de les devancer et de les canaliser.

Enfin, permettez à un représentant du canton de Genève de se féliciter de l'engagement de la Confédération pour l'ouverture sur le réseau TGV. Je pense en particulier à l'article de l'arrêté qui a trait à la liaison Mâcon–Genève. J'aimerais remercier le Conseil fédéral de son engagement dans ce dossier et assurer les autres Romands que la liaison Mâcon–Genève ne vise aucunement à établir un monopole, de sorte que Genève serait la seule porte d'entrée vers la Suisse occidentale. Il ne s'agit aucunement de supprimer les autres points de passage, mais de considérer leur ensemble comme complémentaire. Dans ce sens, l'axe Rhin-Rhône est tout à fait complémentaire avec

l'ouverture de l'axe Mâcon–Genève. Je tenais à le préciser puisque dans ce débat, en plus de la traversée nord-sud, nous avons ainsi aussi une ouverture en direction de l'ouest. La Suisse occidentale sera bel et bien arrimée à ces traversées alpines et cela est très bien.

Steinegger: Es gibt ein geflügeltes Wort von Napoleon, wonach die Geschichte eines Gebietes das Produkt seiner Geographie sei.

Der Gotthard als Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa war für die Geschichte der Schweiz ein Kristallisationspunkt. Im Kanton Uri hat diese Geographie die Verkehrspolitik bestimmt, und die Verkehrspolitik war eigentlich unsere Geschichte. Aber in früheren Jahrhunderten brachte diese Transitfunktion auch im engeren Bereich Vorteile. Im 17. Jahrhundert bezog der Kanton Uri 75 Prozent der jährlichen Einkünfte aus Zolllasten am Gotthard, und die meisten Talbewohner gelangten auf irgendeine Art und Weise zu Einkünften im Zusammenhang mit diesem Passverkehr. Dies hat sich geändert und damit teilweise auch die Einstellung. Wachsenden Nachteilen steht ein immer geringerer Nutzen gegenüber. Beim modernen Verkehr steht der rasche Transport von Ballungsraum zu Ballungsraum im Vordergrund. Die Zwischenräume können ihre Geographie zur Verfügung stellen. Die Neat wird ja nicht gebaut, dass Sie schneller von Zürich oder Basel im Kanton Uri sind, sondern dass man schneller mit einer wachsenden Zahl von Personen und Gütern nach Mailand kommt.

Nun sind uns natürlich die Prognosen über die künftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage bekannt. Wir wissen, was auf uns zukommt, und es stehen uns eigentlich drei Entscheidungsalternativen zur Verfügung:

1. Wir können aus einer Art verrückter Rekordsucht frohlocken, dass wir die Grössten sind, weil wir am meisten Transitverkehr und am meisten Transitstrassen und Transitbahnen haben.

2. Wir können ein verkehrsmässiges Alpenreduit fordern, wo man mit Hilfe von Subventionen ein beschauliches Leben führt.

3. Der Kanton Uri hat bisher einen dritten Weg gewählt: Wir wollen uns den Bedürfnissen eines wirtschaftlich zusammengekommenen Europas nicht verschliessen. Wir sind aber andererseits der Auffassung, dass die Wirtschaft und die Technik, welche diese Bedürfnisse hervorbringen, auch in der Lage sein müssen, Transportsysteme zu schaffen und zu finanzieren, welche auf Dauer nicht zu einer zusätzlichen Umweltbelastung führen, sondern sogar zu einer Reduktion bereits bestehender übermässiger Belastungen aus dem Transitverkehr führen können.

Uri ist also offen für vernünftige Lösungen. Wir sehen uns aber nicht als potentielle Auswanderer einer künftigen Alpenwüste. Mit anderen Worten: Wir sind bereit, eine neue Alpentransitlinie zu diskutieren, wenn diese – bei Bau und Betrieb – auf unsere Umwelt maximal Rücksicht nimmt und die bisherigen Belastungen aus Strasse und Bahn in einem Masse reduziert werden, dass die neuen Belastungen mehr als kompensiert werden.

Eine Position zwischen jenen Fundamentalisten, welche bereits mit mehr Verkehr glücklich werden, und jenen Fundamentalisten, welche das Heil in gegenseitig abgeschlossenen Regionen sehen, ist nicht immer einfach. In diesem Spannungsverhältnis gilt für mich deshalb – in Abwandlung einer Parole eines Vorfahren –, dass ich einerseits hier in Bern als Urner für eine umweltgerechte Neat kämpfe, eine verfehlte Lösung auch ablehnen würde, aber dass ich andererseits in Uri als Eidgenosse wirke und dort auch auf die europäischen und gesamtschweizerischen Zusammenhänge hinweise.

Für mich gibt es nämlich ein Horrorszenario: Die Neat fällt in einem Referendumskampf durch, die Schweiz gerät unter den Druck der EG und der nördlichen und südlichen Nachbarn und lässt dann zur Abwendung wirtschaftlicher Nachteile, ohne Alternative 40 Tonnen auf der Strasse und ähnliches zu. Hier möchte ich unserem Verkehrsminister einmal danken für seine gute Politik bei der Abwehr dieser zusätzlichen Wünsche der EG. Er ist bald öfters mit ausländischen Verkehrsministern in Wassen, als ich das bin.

Aus der Verkehrsgeschichte am Gotthard kann man einiges lernen. Es gab verschiedene Episoden, in denen der zeitgemässen baulichen Anpassung und dem zweckmässigen Betrieb zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Wegen wirtschaftlichen Nachteilen erfolgte dann eine überstürzte Reaktion auf Druck des Auslandes und der Wirtschaftszentren in der Schweiz. In diesen Ausnahmesituationen war dann jeweils auch die Fremdbestimmung für den Kanton Uri am grössten. In diesem Sinne beantrage ich Eintreten.

Bodenmann: Meine Interessenbindung liegt offen. Ich bin Mitglied des Initiativkomitees der Alpen-Initiative, einer Initiative, die innerhalb kurzer Zeit zustande gekommen ist, einer Initiative auch, die in Form einer Standesinitiative im Kanton Uri die Unterstützung von 81 Prozent der direktbetroffenen Bevölkerung fand.

Die bereits vorliegenden ersten UVP-Untersuchungen zeigen deutlich auf, dass es nicht reicht, eine Neat, Basistunnels zu bauen, sondern dass es flankierender Massnahmen bedarf. Die Vertreter der SP haben in Form von Minderheitsanträgen die zwei entscheidenden flankierenden Massnahmen vorgeschlagen. Der Antrag Bircher verlangt, dass der Gütertransitverkehr zwingend auf die Schiene kommt. Der Minderheitsantrag Ulrich verlangt, dass wir die Strassenkapazität im Alpenraum nicht zusätzlich ausbauen und keine zweite Autobahnrohre durch den Gotthard erstellen. Das sind die zwei entscheidenden flankierenden Massnahmen.

Weniger weit gehen die Anträge der Grünen und von FDP-Präsident Franz Steinegger, denn bereits aufgrund der bisher beschlossenen Politiken ist absolut klar, dass, quantifiziert, die Gesamtbelastung des Verkehrs in den nächsten Jahren sinken wird. Das reicht aber nicht aus, weil sich die Luftverschmutzung in den betroffenen Regionen um das Drei- bis Vierfache verringern muss. Nur mit dieser Verringerung werden wir in den Alpentälern die Ozonwerte der Luftreinhalteverordnung überhaupt einhalten können.

Die Neat wird alles in allem nicht 14 Milliarden Franken kosten, sondern – wenn wir die Zulaufstrecken rechnen, wenn wir die Anschlüsse Richtung Ost- und Westschweiz rechnen, wenn wir die Lärmschutzmassnahmen, die nicht einmal Bestandteil dieses Paketes sind, rechnen – die Neat wird alles in allem zu heutigen Preisen 25 bis 30 Milliarden Franken kosten. Eine solch gewaltige Investition wird sich nur rechtfertigen, wenn wir erstens den Güterverkehr effektiv auf die Schiene bekommen und wenn zweitens der Güterverkehr in Zukunft seine Kosten trägt; sonst rechtfertigt sich diese Investition nicht.

Herr Bonny hat von seiten der FDP gesagt, dass es für die Freisinnigen – bevor diese Vorlage definitiv verabschiedet werde – klar sein müsse, dass die entsprechenden Verhandlungen mit der EG zu einem Resultat geführt hätten. Ich möchte dies unterstreichen und verschärfen: Solange nicht klar ist, dass die EG effektiv bereit ist, die Güter auf die Bahn zu bringen, bevor das nicht in einem Vertrag – in welchem auch immer – festgeschrieben ist, dürfen wir diese Vorlage nicht definitiv verabschieden. Wir würden von unserer Seite sonst das Referendum ergreifen. Es geht nicht an, dass wir 25 bis 30 Milliarden Franken Investitionen auslösen, ohne dass wir für diese – auch im europäischen Massstab – gewaltigen Investitionen eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene von seiten der EG zugestanden bekommen.

Die Neat ist – wenn wir das Projekt anschauen –:

1. eine Güter-U-Bahn für Europa;
2. eine S-Bahn, welche die Attraktivität des schweizerischen Mittellandes verstärkt;
3. ein Schweizer Tram auf dem europäischen Hochleistungsnetz der Eisenbahnen.

Die Neat bringt den betroffenen Regionen ökonomisch wenig und ökologisch beachtliche Belastungen. Deshalb sind wir der Meinung, dass den berechtigten Forderungen der betroffenen Regionen in bezug auf die Linienführung Rechnung getragen werden muss und dass es, abgesehen davon, billiger ist, den Anliegen dieser Regionen Rechnung zu tragen, als den Bau über Jahre und Jahrzehnte verzögern zu lassen. Wer bauen will, muss also den betroffenen Regionen und ihren Anliegen entgegenkommen.

M. Maître: Le défi auquel nous devons répondre aujourd'hui est à la fois européen et helvétique. Européen, parce qu'il nous est demandé d'assumer le rôle qui est le nôtre, compte tenu de notre position géographique. La Suisse a toujours été un pays de transit et cette fonction est aujourd'hui renforcée par le développement et l'accroissement de la mobilité. Comme nous sommes un petit pays, il est en fait relativement aisé de contourner notre territoire et la question est très simple: si nous ne voulons pas être isolés, il faut répondre de manière crédible et dynamique à ce qui constitue aujourd'hui une nouvelle demande.

Il est d'autant plus nécessaire d'y répondre, comme le Conseil fédéral nous propose de le faire, que nous sommes par ailleurs exigeants en matière de trafic routier et que nous imposons à cet égard un certain nombre de limitations. Dans cette perspective, je dois dire que le discours lyrico-apocalyptique que l'on a entendu hier dans la bouche des écologistes est tout simplement consternant lorsqu'il n'est pas franchement risible. On ne peut pas, tout à la fois, dire qu'il faut veiller à réduire la charge que fait peser sur l'environnement le trafic routier et s'opposer au développement des axes ferroviaires.

Par ailleurs, le défi que nous devons relever est également un défi de type interne, un défi qui se pose sur le plan helvétique. On aurait pu en effet être tenté d'apporter une seule réponse à la demande qui consiste à aménager de nouveaux axes de transit ferroviaire performants, proposer de réaliser un seul couloir. Il n'y a pas si longtemps, le Conseil fédéral était vraisemblablement prêt à céder à cette tentation. Il faut aujourd'hui rendre hommage à la sagesse de notre gouvernement ainsi qu'à sa volonté d'efficacité en prévoyant deux couloirs ferroviaires. Cela est fondamental pour des raisons de sécurité, mais cela est également nécessaire parce qu'il en découle une meilleure irrigation du pays. Ce projet est un véritable projet qui repose sur une conception «réseau», laquelle représente, en Suisse, la seule chance d'aboutir. Nous aurons d'ailleurs vraisemblablement l'occasion d'y revenir dans le cadre de la discussion de détail. De surcroît, ce projet est sage parce que susceptible d'être réalisé par étapes et qu'ainsi on peut effectivement répondre plus rapidement – ou, pour être tout à fait honnête, moins lentement – que l'on pouvait l'envisager à une demande formulée par l'Europe, à une attitude que l'Europe attend.

Je voudrais revenir sur le dernier aspect de ce qui est aujourd'hui également un défi helvétique, à savoir la capacité de notre pays de réaliser un ouvrage de cette ampleur dans des délais raisonnables. Sur ce point, il ne faut pas masquer la réalité: il ne fait aucun doute que nous devons desserrer le filet réglementaire qui a été mis en place et qui, à l'origine, se voulait à juste titre protecteur, mais qui, aujourd'hui, est devenu franchement paralysant. Le défi fondamental des nouvelles transversales ferroviaires alpines c'est le défi posé à notre pays de réaliser un ouvrage de grande ampleur dans des délais acceptables.

Keller: Dieses Werk ist der offensichtlichste Tatbeweis für die Bereitschaft und den Willen der Schweiz, sich in Europa zu integrieren. Der Beschluss ist notwendig, aber Euphorie löst er bei mir nicht aus.

Wenn ich in der Botschaft des Bundesrates lese, der alpenquerende Personenverkehr nehme bis zum Jahr 2020 um 50 Prozent zu, und wenn ich lese, dass der alpenquerende Güterverkehr sich im gleichen Zeitraum ungefähr verdopple, und wenn ich andererseits dann von den Prognostikern erfahre, dass die europäische Bevölkerung im gleichen Zeitraum kaum mehr wachsen werde, dann frage ich mich nach dem Sinn dieser gewaltigen Mobilitätssteigerung, und ich frage mich, ob das nun wirklich der Ausdruck des oft beschworenen qualitativen Wachstums sei.

Aber mit Blick auf die Realitäten des europäischen Umfelds ist mir klar, dass wir dieser Alpentransversale zustimmen müssen, weil wir nicht anders können.

Jeder von uns betrachtet diese Alpentransversale auch aus der Sicht seiner Region, seines Kantons.

Aus der Sicht des Aargaus: Was die Schweiz als Durchgangsland für Europa ist, das ist der Aargau als Durchgangskanton

für die Schweiz. Mit dieser Vorlage werden beide in dieser Funktion gewaltig verstärkt. Für den Aargau bedeutet diese Transversale kurz und bündig eine weitere bedeutende Belastung im nationalen Interesse. Das muss hier gesagt sein.

Sie werden verstehen, dass die Begeisterung in der Bevölkerung nicht sehr gross ist, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Diese Transversale berührt uns mit ihrem gewaltigen Verkehrsaufkommen direkt auf dem Kantonsgebiet.

2. Wir befürchten ein ungehemmtes Herübergleiten des Verkehrs aus dem Raume Zürich über das bestehende aargauische Schienennetz an die Neat heran.

3. Wir befürchten ganz konkret und ernsthaft eine Verdrängung des Regionalverkehrs von der Schiene.

Diese Bedenken, Herr Bundesrat Ogi, möchten Sie bitte ernst nehmen! Was wir brauchen, das sind klare Zusagen, und ich möchte Sie von Ihnen auch hören:

1. Die Einbindung des Raums Zürich darf den Aargau nicht über Gebühr mit weiterem Verkehr belasten.

2. Der Regionalverkehr auf den aargauischen Schienen darf nicht beeinträchtigt werden.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, das ernst zu nehmen. Der Kanton Aargau hat im nationalen Interesse immer sehr viel Verständnis gezeigt, aber es würde nicht begriffen, wenn uns diese Vorlage zum Hauptsponsor der EG machen würde.

Seiler Hanspeter: Tatsächlich, es «neatet» sehr. Wohl noch selten wurde das Parlament mit so vielen Schreiben, Vorschlägen, Anträgen und Anrufen von Regierungen, Interessengruppen, Organisationen und Einzelpersonen überflutet wie bei diesem Geschäft. Damit drückt sich wohl das ausserordentliche Interesse aus, das man diesem Jahrhundertgeschäft entgegenbringt. Verschiedentlich wurde gestern etwa kritisiert, dass sich 39 Einzelvotanten zum Eintreten äusserten und noch äussern werden. Darf ich diese Kritiker daran erinnern, dass im Laufe der Legislaturperiode verschiedentlich bei wesentlich unbedeutenderen Vorlagen bedeutend mehr Eintretensvoten gehalten wurden.

Trotz dieses Verständnisses für das Interesse lassen Erfahrungen mit ähnlichen Vorlagen befürchten, dass die Realisierung nicht vor 20 Jahren erfolgen kann. Während dieser Zeit wird das Transitgütevolumen ständig anwachsen, ob wir das heute wahrhaben wollen oder nicht. Es scheint mir deshalb wichtig und notwendig, dass in der etwa zwei Jahrzehnte langen «vor-neatschen» Zeit Uebergangslösungen getroffen werden, um unsere Strassen bereits jetzt etwas zu entlasten und einen Teil dieses Schwerverkehrswachstums auf die Schiene umzulegen.

Man sprach bekanntlich von einer dritten Schiene im Lötschbergtunnel. Die maximal sieben Züge pro Richtung und pro Tag brächten hier eine Umlagerung von jährlich etwa 100 000 Lastwagen, einen Minderverbrauch von rund 10 000 t Treibstoff und eine entsprechend reduzierte Schadstoffbelastung.

Darf ich annehmen, dass diese Uebergangslösung – es kann sich ja nur darum und nicht um einen Ersatz handeln – weiterhin verfolgt und die Realisierung noch im zweiten Jahrtausend in Angriff genommen wird? Das Lösen grosser Probleme und das Verwirklichen pionierhafter Projekte waren in unserem Staat immer schon mit heftigen Geburtswehen verbunden. Mit Hinausschieben aber löst man keine Probleme, und Rückweisen hiesse verzögern und nochmals verteuern. Das ist weder umwelt- und verkehrspolitisch noch finanzpolitisch sinnvoll. Wir wollen und dürfen nicht bloss global denken und dann lokal handeln, nicht bloss von Europa reden, sondern müssen konsequenterweise auch etwas Entsprechendes tun.

Zwar steht es einem Staat gut an, berechtigten und machbaren Anliegen von Direktbetroffenen, von Regionen oder von Minderheiten Rechnung zu tragen. Ueberspannen wir aber den Bogen nicht, und vergessen wir nicht – bei allem Verständnis für diese Anliegen, die man in vertretbarer Weise mit einbeziehen soll –, die Neat-Vorlage auch durch die nationale Brille zu beurteilen! Rafften wir uns zu einem mutigen und zukunftsweisenden Entscheid auf, und treten wir auf die Vorlage ein! Vernünftigerweise müssen wir mit Blick auf das Ganze ex-

trems und kaum realisierbare Forderungen ablehnen. Ein überladener Karren hätte ja kaum eine Chance, alle Hürden zu nehmen und das Ziel zu erreichen.

Salvioni: Der Kanton Tessin steht hinter dem Projekt des Bundesrates, das politisch, finanziell und technisch ausgewogen ist und bleiben sollte.

Im Jahr 1983 – es sind kaum acht Jahre her – schrieb der Bundesrat, dass das Problem der Alpentransversale erst nach dem Jahr 2000 geprüft würde. Die Steigerung des Verkehrs auf der N 2 – insbesondere des Schwerverkehrs – und die Motion, die ich 1984 einreichte, sorgten für ein Umdenken des Bundesrates. Die Prognosen hatten sich bewahrheitet. Der Privatverkehr riskierte, von der N 2 verbannt zu werden.

Der Kanton Tessin befürwortete den Bau der Alpentransversale seit Jahrzehnten. Das hätte aber nicht genügt. Der internationale Druck wurde massgebend. Die Kantone Tessin, Uri und die anderen von der N 2 berührten Kantone würden auf die Neat gerne verzichten, wenn der Schwerverkehr auf der N 2 verboten würde. Die Neat bringt sicherlich eine schwerwiegende Umweltbelastung, trotz flankierenden Massnahmen. Die erhofften Vorteile sind eine Herabsetzung des motorisierten Schwerverkehrs auf der N 2 und eine Einbettung der Schweiz in den internationalen Waren- und Personenverkehr. Diese zwei erhofften Ziele kann man nach meinem Dafürhalten nicht mit Verboten erreichen. Ich glaube an die Regeln des Marktes. Man kann diesen Effekt erreichen, indem man im öffentlichen Verkehr ein besseres Angebot macht. Nur damit ist es möglich, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Diese zwei Elemente, Herabsetzung des motorisierten Schwerverkehrs und Einbettung der Schweiz in den internationalen Verkehr, gestatten uns folgende Schlussfolgerungen:

1. Die Neat-Linie muss parallel zur N 2 laufen, sonst werden wir keine Reduktion des Verkehrs auf der N 2 erreichen.

2. Die flankierenden Massnahmen müssen die Umweltbelastungen auf ein Minimum reduzieren, weil die betroffenen Regionen bereits einen hohen Preis bezahlen, damit die Schweiz nicht umfahren wird. Der Bau muss so schnell wie möglich begonnen und zu Ende gebracht werden. Die Kosten müssen die Rentabilität garantieren können. Deshalb kann man nicht alle regionalen Verkehrswünsche auf die Neat laden.

Auch wenn – wie ich glaube – der Intercity-Personenverkehr morgen von Swissmetro übernommen wird, wird die Neat für den Warenverkehr trotzdem unersetzlich bleiben.

Ich beantrage Eintreten auf die Vorlage.

Ammann: Ich kann eine gewisse Genugtuung nicht verhehlen, dass ich als vormaliges jüngstes Ratsmitglied diese Debatte gegen Ende meiner vierten Amtsdauer überhaupt noch erleben darf. Sie haben die leise Ironie in meinen Worten gewiss nicht überhört. Ich finde, unsere Mühle Demokratie mahlte wieder einmal viel zu langsam. Jahrzehnte des Verdrängens und Aufschiebens bringen uns nun im Kontext mit dem Aufbruch der EG in fatalen Zugzwang. Der beste Beschluss vermag nur noch halbwegs zu überzeugen, wenn er nicht zum richtigen Zeitpunkt erfolgt. Zeigen wir uns der verkehrspolitischen Herausforderung des Jahrhunderts gewachsen, auf dass nicht das Verdikt «Gewogen und zu leicht befunden» über uns gesprochen werde. Dieses Alpenland war als Drehscheibe Europas allzulange nur auf sich selbst fixiert, hat seine Aufgaben in der Völkergemeinschaft auch für Europa sträflich vernachlässigt. Das Zaudern gefährdet nunmehr unsere eigenen legitimen Interessen. Wir drohen fremdbestimmt und überfahren zu werden. Dabei wäre der aktuelle Handlungsbedarf zugleich die grosse Chance. Der im Bau befindliche Kantonstunnel zeigt dies.

Die EG wird mit oder ohne uns zum Wirtschaftsgiganten, zum schwergewichtigen, umweltgefährdenden Riesen, das müssen auch die Grünen als Realität zur Kenntnis nehmen. Europa wird aber nur als sanfter Riese ökologisch und sozial auf Dauer überleben können, sonst geht es am eigenen Gewicht zugrunde. Wir hätten doch da eine Mission, eine Vorreiterrolle auf dem Gebiete von Umwelt und Verkehr zu übernehmen. Mit einer zwingenden Umlagerung des umwelt- und menschen-

feindlichen Güterfern- und Transitverkehrs auf die Schiene können wir nicht nur den irrsinnigen 40-Tonnen-Strassenkorridor durch die Alpen abwenden, sondern weit über die Grenzen hinaus Verkehrsschwächen vermindern und den Moloch LKW-Verkehr in die Schranken verweisen.

Der Alpen transit-Beschluss ist sodann die längst überfällige Ergänzung zum Binnenverkehrskonzept «Bahn und Bus 2000», einem Konzept, das sich allzusehr auf die Mittel- und Ostschweiz zwischen Genfer- und Bodensee beschränkt und den Voralpen- und Alpenraum vernachlässigt. Die Integration des Nord-Süd-Verkehrs auf den Verkehrswegen Graubündens, des Tessins, des Wallis sowie der Ausbau der Zulaufstrecken im Voralpenraum wurde dabei stets auf die nachfolgende Alpen transit-Vorlage verwiesen. Genau da aber liegen auch die grössten Schwächen des vorliegenden Konzepts. War es die Angst vor Kosten oder regionalen Widerständen, die den Bundesrat bewog, sich derart rigoros auf die Erstellung der beiden Basistunnels zu beschränken?

Kein Mensch wird uns die Behauptung abnehmen, allein mit einer Kombination der beiden Streckentorsos von Arth-Goldau bis Lugano und von Heustrich bis Raron einen leistungsfähigen und zuverlässigen Transitverkehr aufziehen zu wollen. Alle Mystifizierung und Heraufstilisierung des Baukastenprinzips kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der kleinstmögliche Verzicht auf einen angemessenen Ausbau der Zufahrtslinien der gravierendste Mangel am Transitverkehrskonzept ist. Ungenügender Ausbau von Zufahrtstrecken bedeutet:

1. Gegenseitige Behinderung von «Bahn 2000» und Alpen transit in Bau und Betrieb.
2. Kapazitätsprobleme, teils Überlastung, teils Überkapazitäten.
3. Geringe Durchschnittsgeschwindigkeit, ungenügende Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.
4. Verdrängung des regionalen Personenverkehrs auf die Strasse, das ist übrigens schon im Gange.

Der zweite gravierende Mangel ist die sachlich nicht gerechtfertigte Marginalisierung der Ostschweiz. Nachdem sich die Kollegen Giger und Jaeger bereits eingehend mit der Problematik der FEW/Prognos-Studie über die Güterverkehrsnachfrage der Ostschweiz befasst haben, möchte ich Sie beim Eintreten nicht nochmals damit belästigen. Nur soviel: Mit Studien lässt sich alles beweisen und sogar auch dessen Gegenteil. Mit den Vorgaben ist das Resultat oft schon vorprogrammiert. Die Gutachten von Professor Heimerl sowie von Zierl-Consult bestätigen mich jedenfalls darin, an der Forderung nach einer Konkretisierung des Einbezugs der Ostschweiz und damit am Minderheitsantrag zu Artikel 6 festzuhalten. Seitenlange Erwägungen in der Botschaft nützen uns nichts, solange sie im referendumspflichtigen Bundesbeschluss A keinen entsprechenden Niederschlag finden.

Von zentraler Bedeutung sind schliesslich die flankierenden Massnahmen, wie sie die Minderheiten I und II in Artikel 1 bis beantragen. Ohne garantierte Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene mit Vollkostendeckung, verbunden mit einer spürbaren Entlastung der Umwelt, ist das ganze Konzept ein Schlag ins Wasser.

Fazit: Übergeordnete Gesichtspunkte sprechen für Eintreten auf die Vorlage trotz erheblichen konzeptionellen und regionalpolitischen Vorbehalten. Der Entwurf des Bundesrates ist verbesserungsfähig. Die entsprechenden Anträge sind gestellt. Der Ausgang dieser Debatte wird letztlich über das Ausmass meiner Zustimmung beziehungsweise Enthaltung entscheiden.

Bühler: Vor ein paar Jahren haben wir hier den Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur beschlossen. Damit hat der westliche Teil unseres Landes eine deutliche Aufwertung seiner Alpen transit-Strecke erfahren. Die Zentralschweiz hat mit der Gotthardachse ebenfalls eine wichtige Transitlinie. Nur die Ostschweiz ist bisher leer ausgegangen. Nun schlägt der Bundesrat vor, diese beiden bestehenden Achsen wesentlich aufzuwerten – jenen, die bereits haben, wird also erneut gegeben, und die Ostschweiz hat wieder einmal, wie schon so oft, das Nachsehen. Staatspolitisch ist der Antrag des Bundesra-

tes, der sonst bei jeder Gelegenheit vor dem Aufreissen von Gräben zwischen Landesteilen warnt, völlig unverständlich, ja direkt bedenklich. Dazu kommt, dass die Berechnungen des BAV über den zu erwartenden Verkehr aus dem Raume Stuttgart/München Richtung Bodensee und weiter nach Süden mit jeder Garantie weit unter der Realität liegen. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wird in dessen Ostländern ein grosser Wirtschaftsaufschwung zwangsläufig zu riesigen zusätzlichen Verkehrsströmen führen, die mangels einer Transitbahn im Osten unseres Landes zu einer unverantwortlichen und unerträglichen Zunahme des Transitverkehrs auf der Strasse, also auf der N 13, der San-Bernardino-Route, führen.

Der bessere Anschluss der Ostschweiz, wie er vom Bundesrat propagiert wird, kann nur Teilen der Ostschweiz etwas bringen. Ganz klar ist auf jeden Fall, dass der Kanton Graubünden und das St. Galler Oberland total abgeschnitten werden. Einen Kanton derart ins Abseits zu drängen, ist staatspolitisch höchst bedenklich. Ich kann nicht begreifen, dass der Bundesrat dieser staatspolitischen Komponente nicht etwas mehr Gewicht beigemessen hat.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben ja aus diesem Grunde selbst den Begriff «Option Graubünden» geprägt. Ich frage Sie: Warum beinhaltet die Botschaft in dieser Hinsicht nichts Konkretes? Sind Sie bereit, Herr Bundesrat, in der angekündigten Zusatzbotschaft die Option Graubünden auch tatsächlich in einer Form einzubringen, die diesen Namen wirklich verdient, und zwar so, dass das Versprechen in Artikel 6 nicht wieder zu einem leeren Versprechen wird, wie wir es beim Ostalpenbahn-Versprechen bitter erfahren mussten? Insbesondere möchte ich wissen: Was gedenkt der Bundesrat zu tun, wenn sich unsere Befürchtungen bewahrheiten sollten, dass der Strassentransitverkehr auf der N 13 stark zunehmen sollte? Ich erwarte auf diese konkreten Fragen auch konkrete Antworten.

Burckhardt: Die Neat-Vorlage ist von hoher Qualität, auch gemessen am bedeutenden Gewicht, das ihr für unser Land und für Europa zukommt. Bundesrat und vorberatender Kommission ist dafür und für ihre Leistung zu danken.

Wenn ich trotzdem das Wort ergreife, so tue ich es, um auf einen Faktor aufmerksam zu machen, dessen Missachtung bei der Weiterbearbeitung des Werkes zur Quelle von Fehlleistungen im Detail führen könnte, und zwar die Einhaltung der angemessenen Massstäblichkeiten in allen Teilen der Anlage. Ich komme zuerst auf den grossen, den europäischen Massstab zu sprechen, dem das Vorhaben in echter, kompromissloser Weise gerecht zu werden hat. Es muss sichergestellt sein, dass sich die Neat natürlich und wirksam an die Systeme der Hochleistungsbahnen in Europa anschliesst – an den TGV und die entsprechenden Anlagen in Deutschland. Ferner ist sicherzustellen, dass die beiden Hauptachsen, Gotthard und Simplon, im Grossraum Mailand/Turin leistungsfähig abgenommen werden können. Ich wäre froh, wenn der Bundesrat bezüglich dieser beiden Punkte nördlich und südlich der Schweiz einige beruhigende Hinweise machen könnte. Der europäischen Grossmassstäblichkeit muss aber auch beim Bau und vor allem beim Betrieb der Neat Rechnung getragen werden. Technisch ist dies zwar alles andere als einfach, aber immerhin noch überschaubar.

Die Hauptanforderung aber liegt in der echten Akzeptanz des grossen europäischen Massstabs durch das Volk in den betroffenen Regionen. Das Umdenken auf Europa muss in dieser Hinsicht sorgfältig vorbereitet und durchgeführt werden. Mit regionalem Kleinklein allein kann das grosse Werk nicht realisiert werden. Das ist niemandem gegeben, auch uns Schweizern nicht. Trotzdem will ich jetzt und hier nicht das Kleinliche, aber den kleinen Massstab unserer überlieferten Siedlungen und Landschaftsbilder neben das Grossmassstäbliche, das ich erwähnt habe, stellen, und zwar als gleichberechtigten und gleichwertigen Partner. Zunächst ein Blick auf die Vergangenheit. Seit es in der Schweiz Geschichte gibt, gibt es Alpen transversalen. Sie sind das Rückgrat unserer Geschichte. Solange sich diese Alpen transversal-Geschichte der Maultiere und der Nauen, später der Postkutschen und Botenwagen und schliesslich auch beim Gotthard und beim Lötsch-

berg/Simplon der Eisenbahn bediente, war die Massstäblichkeit ihrer baulichen Anlagen mit dem lokal gegebenen Massstab räumlich und betrieblich harmonisch und konsequent gegeben. Auch die alten Passstrassen Anfang unseres Jahrhunderts gehören noch in diese Gruppe. Der Autobahnbau brachte den Massstabsbruch, die Verfremdung der optischen Aspekte in die Verkehrsbilder: «hie überlieferte kleine», dort grosse Massstäbe, gleichzeitig mit der Explosion der städtischen Agglomerationen in unserem Land.

Hier, Herr Bundesrat, will ich mein Anliegen einbringen. Die Fehlleistungen seitens des Autobahnbaus da und dort gegenüber dem Landschaftsbild wären bei weitem nicht in diesem Masse nötig gewesen, wenn man der Verpflichtung zur sorgfältigen künstlerischen Landschaftsraumgestaltung nachgekommen wäre. Nehmen wir das arge Beispiel des Juraflusses am Bielersee. Der Schaden, der dort durch Technokratie entstanden ist, ist unbeschreibbar. Der Verlust an Reichtum der Landschaft, am Landschaftsbild, ist nicht wiederherzustellen. Man hat vielleicht Geld gespart; doch Geld kann man immer wieder verdienen, aber ein einmal zerstörtes Landschaftsbild ist zerstört und ist verloren. Deshalb bitte ich Sie, Herr Bundesrat, überall dort, wo durch die Neat offene Landschaft in Anspruch genommen werden muss, mit grösster Strenge gestalten zu lassen und dabei keinen Spass zu dulden. Jene, die da meinen, reine Sachlichkeit sei im Ingenieurbau Gottes Wort, vergessen, dass alle wirklich guten Ingenieure das besser gewusst und besser gemacht haben und dass wir das auch in der Schweiz machen müssen. Die Rhätischen Bahnen seien uns ein Beispiel, wie man es wirklich machen kann. Sparen Sie, Herr Bundesrat, dort Geld, wo Gestaltung keine Rolle spielt, im Tunnelvortrieb. Aber sparen Sie bitte nicht dort, wo Unwiederbringliches zerstört werden könnte. Wo gute Landschafts- und Umweltgestaltung nötig sind, wo man der kleinstmöglichen, heimatlichen Atmosphäre gerecht werden muss, auch wenn man in technischer Hinsicht grossmassstäblich baut. Nicht nur Schützen und Denkmal-Pflegen kann hier weiterführen, nein, vielmehr kreatives, klares Gestalten. Man kann alles schön gestalten, wenn man sich Mühe gibt. Warum hätte uns Gott sonst diese Begabung gegeben? Diese Verantwortung liegt auch auf den Schultern des Bundesrates.

Mühlemann: Auch in der Verkehrspolitik richtet sich die Wahrheit nicht nach uns, sondern wir haben uns nach ihr auszurichten. Die Schweiz ist nun einmal eine Art Verkehrsdrehscheibe in Europa. Wir sind ein Carrefour, wo sich Nord-Süd-Achsen und Ost-West-Achsen im Herzen unseres Kontinentes treffen. Aus diesem Grunde können wir uns der Verpflichtung nicht entziehen, in Europa eine kommunikative Rolle zu spielen. Wir können aber gleichzeitig von diesem Europa erwarten, dass es Verständnis hat für die Art und Weise, wie wir unsere Probleme lösen wollen.

Wir sind überzeugt, dass gerade die Neat-Vorlage wahrscheinlich in unseren schwierigen Verhandlungen mit der EG die Haupttrumpfkarte ist. Wir können aber diese Trumpfkarte nur dann ausspielen, wenn wir unseren Alpenraum öffnen und nicht zu einer stillen Oase machen, an deren Eingängen die Tafel steht: *noli me tangere*.

Was Herr Bodenmann hier vorträgt, ist natürlich sehr zwiespältig. Er ist einerseits bereit, den Aufbruch nach Brüssel forciert vorzunehmen, und andererseits, Mitglied einer Alpen-Initiative zu sein, die der Beschaulichkeit frönt. Man kann nicht gleichzeitig als Kandidat für die EG-Kommission und für die Direktion eines «Alpen-Nationalparks» auftreten. In dieser Beziehung wird man Farbe bekennen müssen.

Ich glaube, dass die Neat-Vorlage brauchbar ist, sofern sie sich nicht auf innenpolitische Perspektiven beschränkt, die beim Vereinatunnel enden, wie das in unserer Verkehrspolitik schon oft geschehen ist. Wir haben alles Interesse daran, dass der Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlegt wird. Das wird aber nur dann geschehen, wenn wir in erster Priorität den Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz finden. Hier beobachten wir besorgniserregende Entwicklungen. Ich darf an das Votum von Herrn Béguelin erinnern, der auf die TGV-Entwicklung hingewiesen hat. Frankreich forciert heute die Schienenwege südlich von Lyon, Richtung Mont-Cenis und

nördlich von Belfort, Richtung Metz und Strassburg. Alles, was Richtung Genf und Basel führt, hat dort heute aus finanziellen Gründen zweite Priorität.

Ganz ähnlich sieht es in Deutschland aus. Eine Hochleistungsstrecke ist in Deutschland heute schon in Betrieb, nämlich von Hamburg über Frankfurt und Stuttgart nach München. Auf dieser Strecke verkehren die ersten internationalen Expresszüge. In der Mitte dieses Jahres wird die Nord-Süd-Achse eröffnet: Hamburg–Würzburg–München. Aber es fehlen die Anschlüsse an die Schweiz, und sie sind auch nicht in erster Priorität geplant. Ganz zentral ist die Verbindung von Stuttgart nach Zürich bzw. die Verbindung von Stuttgart zum Flughafen Kloten; und von dort aus ist dann wieder eine Rückkoppelung zu suchen an die Flughäfen von Frankfurt und München. Dieser Anschluss kann uns nicht gleichgültig sein. Er wird aller Voraussicht nach, angesichts der Bedeutung von Osteuropa, auch direkt von München in den ostschweizerischen Raum bei St. Margrethen führen.

Damit sind wir bei unserem spezifischen Anliegen der Ostschweiz, die solidarisch die Doppelvariante Gotthard und Lötschberg unterstützt. Das ist nicht selbstverständlich. Wir tun das nur, Herr Bundesrat, weil Sie uns das Versprechen abgegeben haben, die Zugänge sorgfältig zu planen. Was bei der Variante Gotthard-Ost geschehen ist, war kein Entschluss der Politiker, sondern ein Entscheid der Techniker, deren Experten mir heute noch Bauchgrimmen verursachen. Ich hoffe sehr gerne, dass die nächsten Abklärungen sorgfältiger werden und zu Lösungen führen, die nicht unbedingt in einem Hirzeltunnel gipfeln müssen. Es gibt hier viele Möglichkeiten. Ich habe auch Verständnis für unsere Bündner Kollegen, die zum erstenmal in der Geschichte vor der Tatsache stehen, dass der Nord-Süd-Uebergang des Kantons Graubünden arg vernachlässigt wird.

In diesem Zusammenhang hat Herr Biel natürlich recht, dass wir nicht alles tun können. Alle Sonderwünsche sind zugunsten der Schwerpunkte abzuschmettern. Im Grunde genommen würde der Gotthardtunnel genügen. Aber wir wissen sehr wohl, dass der Lötschberg die Chance hat, hier mitberücksichtigt zu werden, weil er früher gebaut werden kann.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dass wir vor einem wichtigen Werk stehen, das wir alle geschlossen in Angriff nehmen müssten. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat Ogi, in einem Land ohne Führung hier energisch die Führung weiterzutreiben.

Hösli: Vor mehr als zwanzig Jahren war ich noch Mitglied des Aktionskomitees «Pro Tödi-Greina-Biasca-Bahn». Ich bin heute noch der Ueberzeugung, dass dies die beste Variante gewesen wäre. Sie hätte dem Kanton Glarus, dem einzigen Kanton ohne ganzjährigen Südausgang, diese wichtige Öffnung gebracht. Sie hätte dem Kanton Graubünden bei Trun und über die Rheintallinie dem Kanton St. Gallen die wichtigen Anschlüsse gebracht, ebenso dem Bleniotal. Ferner hätte sie auch der Grossagglomeration Zürich nützen können.

Im Jahre 1972 hat sich die Ostschweizer Regierungskonferenz bei ihrem jährlichen Treffen für die Splügen-Variante entschieden. Dabei hätte Tödi-Greina-Biasca nicht einfach eine weitere Variante bedeutet, sondern wie der Splügen eine neue, zusätzliche Linie zu Gotthard und Lötschberg gebracht.

Es erfolgte im Kanton Glarus der Verzicht auf die Tödi-Greina-Biasca-Bahn. Damit hat man auch den Einwänden auf Bundesebene Rechnung getragen, nach denen die Ostschweiz ja selber nicht wisse, was sie wolle, und sich nicht einig sei. Nun hat aber selbst diese Einigung, dieser Verzicht der Glarner auf Tödi-Greina, leider nichts oder wenig genützt. Einmal mehr wird die Ostschweiz vernachlässigt.

Um so mehr verlangen wir Glarner, solidarisch mit den anderen Kantonen der Ostschweiz, einen wesentlich verbesserten Anschluss an die Gotthardlinie, dies als absolutes Minimum, um nicht die Vorlage ablehnen zu müssen.

Reichling: Ich habe lange gezögert, ob ich mich hier zu Wort melden soll. Ich habe mich auch spät eingeschrieben, ich wollte die Eintretensdebatte zuerst anhören. Nun hat mich aber ein Zeitungsbericht in der heutigen «NZZ» darin bestärkt, dass auch ich meine Bedenken hier anbringen muss.

«Der Schweizerische Eisenbahnverband fordert eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beim Bahntransport gefährlicher Güter. Nach Ansicht der SBB brächten Tempo-Reduktionen unerwünschte Nebenwirkungen. So müssten die Fahrpläne neu überarbeitet werden. Wegen der langsameren Güterzüge würde es zu vermehrten Ueberholmanövern kommen, was der Sicherheit nicht förderlich sei.» Das steht in der heutigen «NZZ».

Ich bin kein Verkehrsfachmann. Ich werde deshalb auch keine Anträge stellen. Als Mitglied des Parlamentes bin ich aber mitverantwortlich für das, was hier beschlossen wird, und das zwingt mich, Ihnen auch meine Bedenken zu dieser Vorlage zur Kenntnis zu bringen.

Ich kann es zwar nicht beweisen, aber ich befürchte, dass wir im Begriffe sind, die grösste schweizerische Fehlinvestition aller Zeiten zu beschliessen. Die Bedenken bestehen darin, dass ich mich nicht habe davon überzeugen können, dass eine kombinierte Personen-Güter-Bahn die heute anstehenden Transportprobleme lösen kann. Noch viel weniger wird sie die Probleme der Zukunft in einem Europäischen Wirtschaftsraum lösen können. Meine Argumente: Auf der Strasse haben wir weitgehend den Verkehr nach Fussgängern, Radfahrern und motorisiertem Verkehr getrennt. Auf den Autobahnen haben wir durchwegs eine Ueberholspur. Zu dieser Ueberholspur haben wir noch eine vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h. Gleichzeitig projektieren wir ein Schienennetz, auf welchem regionale Züge, die an jeder Station halten, Schnellzüge, Intercityzüge sowie der regionale, der inner-schweizerische und der internationale Güterverkehr gleichzeitig verkehren sollen.

Ich bin überzeugt, dass dieses Konzept früher oder später zusammenbrechen wird – wenn es überhaupt je in Betrieb genommen werden kann. Die Schweiz ist ein Reiseland; ich hoffe, sie wird es dank ihrer attraktiven Alpenregion bleiben. Sie haben bereits die anlässlich der Diskussion über «Bahn 2000» vorgebrachten Bedenken bezüglich Auswirkungen dieses Schienennetzes auf die Landschaft gehört und dass bei «Bahn 2000» die unterirdische Streckenführung für den Personenverkehr gefordert wurde. Wir erleben heute, dass entlang unserer Autobahnen bald durchwegs Lärmschutzwände gebaut werden, die jede Aussicht in die Landschaft verhindern. Auf diesem Weg bewegen wir uns, und mit diesem Bahnprojekt setzen wir denselben verfehlten Weg fort. Wie die allerjüngste Erfahrung zeigt, ist der Güterverkehr heute und in Zukunft ein gefährlicher Verkehr, der immer grössere und kleinere Gefahren in sich bergen wird. Der Güterverkehr darf nicht durch den Personenverkehr gestört werden. Er darf seinerseits aber den Personenverkehr nicht gefährden; er darf die Ortschaften, durch welche er hindurchgeführt wird, nicht gefährden; er darf die Landschaft nicht gefährden, sowohl bezüglich materieller Emissionen als auch bezüglich Lärmemissionen.

Aus diesen Gründen drängt sich eine Trennung auf, nämlich eine Trennung von Güter- und Personenverkehr. Der Güterverkehr muss ohne Behinderungen sein durch viele Weichen auf jedem Bahnhof, ohne Kreuzungen, Gleiswechsel, ohne äussere Einwirkungen durch den Strassenverkehr auf Strecken, wo Strasse und Schiene nebeneinanderlaufen, bei Brücken, bei Ueberführungen, ohne Behinderung durch Tiere, ohne Behinderung durch das Klima und durch das Wetter, welches im Alpenraum und in der Schweiz generell eine recht grosse Rolle spielt; er muss rund um die Uhr – während 24 Stunden – gefahrlos laufen können, wenn er wirtschaftlich sein soll.

Es ist eine Illusion zu glauben, wir könnten die EG mit Beschlüssen zwingen, ein unvernünftiges, unrentables und nicht leistungsfähiges Schienennetz zu benützen. Wenn schon die Schiene diesen Transport bewältigen muss – ich bin überzeugt, die Schiene muss das tun; sie muss auch die Strasse entlasten –, dann muss diese Schiene so beschaffen sein, dass sie den Verkehr anzieht, und zwar in ökologisch guter Weise, ohne Beeinträchtigung von Landschaft und Bevölkerung, und zwar rund um die Uhr. Der Schienenverkehr muss attraktiv werden, dann werden die Strassen von selbst entlastet. Ich bin überzeugt, dass eine solche Güterbahn auch ei-

nen wesentlichen Teil der Personenwagen ohne Personenbegleitung durch unser Land transportieren und damit das Alpental Uri und den Kanton Tessin gewaltig entlasten könnten. Einzelne Redner haben im Zusammenhang mit diesem Projekt sogar von Rendite gesprochen. Den Optimisten in diesem Saal möchte ich sehen, der glaubt, dass dieses Projekt je eine Rendite abwerfen könnte. Es ist derart unwirtschaftlich, weil der Güterverkehr Stunden und Tage braucht, um neben den Personenzügen durch unser Land geschleust zu werden.

Ich würde es bedauern, wenn man diese Fehler erst dann einsehen würde, wenn Milliarden Franken verbaut sind. Ich würde es auch bedauern, wenn die fehlende Entlastung der Autobahnen dazu führen würde, dass Mitfahrer nirgends mehr die Aussicht geniessen können. Ich würde es bedauern, wenn diese Bahn während vielen Tagesstunden wegen der Lärmentwicklung stillgelegt werden müsste und damit ihre Aufgaben nicht erfüllen könnte. Am meisten bedauern würde ich, wenn erst eine Eisenbahnkatastrophe uns zu einer plötzlichen Rückbesinnung führen würde und man sagen müsste: Halt für dieses Projekt, wir müssen auf einen neuen Weg umsteigen! Ich habe weder einen Ablehnungs- noch einen Rückweisungsantrag gestellt. Solche Anträge bestehen bereits, und Sie können meine Worte bei den Beschlüssen, die Sie fassen müssen, mitberücksichtigen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous allons, à la suite d'une cinquantaine d'interventions, prendre position sur un certain nombre de questions soulevées. Nous reviendrons sur une série de détails lors de l'examen article par article. D'un autre côté, nous laisserons au Conseil fédéral le soin de prendre position étant donné qu'il est à l'origine de ce projet.

Il y a eu une opposition relativement ferme de la part des écologistes. Leur prise de position nécessiterait, à mon avis, une non-entrée en matière et non pas un renvoi au Conseil fédéral, notamment après l'intervention de M. Rebeaud. Les autres interventions sont en principe favorables et de nombreux conseillers sont intervenus pour demander d'agir. Tout le monde est d'accord pour dire que ce transit alpin sera utile non seulement à l'Europe, mais également à notre pays, tant comme pays de transit, que comme pays de séjour. Parmi les réserves émises, la suppression du projet du Loetschberg aurait les conséquences les plus étendues.

Nous avons ensuite entendu les revendications non satisfaites ou mal satisfaites des régions. D'un côté il y a ceux qui s'estiment négligés parce qu'ils ne se trouveront pas le long de ce nouvel axe de transit alpin et de l'autre côté, il y a ceux qui se trouveront le long de ce transit alpin et qui s'opposent à sa réalisation pour des raisons d'environnement. Il y aura donc une grande difficulté à surmonter ces contradictions. Je dirai que nous créons un transit alpin sur deux axes, nous voulons, dans la mesure du possible, intégrer les régions du pays, mais nous ne pourrions pas, dans le cadre de cet arrêté, résoudre tous les problèmes du trafic ferroviaire suisse, c'est la tâche des investissements de RAIL 2000 et des CFF dans les années à venir.

Quelques remarques au sujet des propositions de renvoi. Tout d'abord celle de M. Giger qui veut tout simplement le percement du tunnel du Splügen. Nous avons longuement discuté de cette question et nous sommes arrivés à la conclusion que le tunnel du Splügen ne rend de loin pas les services à notre pays que ceux que nous assurent les tunnels du Gothard et du Loetschberg. Le tunnel du Splügen dessert d'abord le nord et le sud, l'Italie et l'Allemagne, mais dans une bien moindre mesure la Suisse. Il faut enfin prendre une décision et aller de l'avant. Le renvoi au Conseil fédéral repose à nouveau toutes les questions du choix des tunnels de base et nous ferait perdre des années. En commission cette proposition a été rejetée par 16 voix contre une et une abstention.

En ce qui concerne la proposition de renvoi du groupe écologiste, nous y reviendrons à l'alinéa 1bis, lorsqu'on traitera la réduction des atteintes à l'environnement provoquées aujourd'hui en Suisse par le trafic. Le but fondamental du transit alpin n'est pas seulement de transporter des marchandises du nord au sud, mais aussi de soulager la route, de transférer le trafic marchandises de la route sur le rail, et ce n'est pas cette propo-

sition de renvoi qui résoudra le problème soulevé par le groupe écologiste.

Quant à MM. Ruf et Scherrer, ils voudraient remplacer les 25 pour cent des droits d'entrée sur les carburants par une contribution de la Communauté européenne. Au nom de la commission, je dirai que nous voulons une certaine autonomie dans la construction et dans le financement du transit alpin. Or, celui qui commande paie, mais celui qui paie commande, de sorte que nous perdions notre indépendance en demandant à la Communauté européenne de payer. Nous voulons contrôler l'exploitation des tunnels et non pas subir une pression encore plus importante de la part de l'Europe. C'est la raison pour laquelle je vous propose de rejeter ces propositions de renvoi, de voter l'entrée en matière et de marquer une volonté en faveur du transit alpin.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Wir danken für die gute Aufnahme der Vorlage. Aus der Eintretensdebatte dürfen wir entnehmen, dass Sie grossmehrheitlich Eintreten zustimmen. Dass kein Nichteintretensantrag vorliegt, erhellt eigentlich diese Grundlage. Wenn wir uns mit Rückweisungsanträgen zu befassen haben, so sind es zum Teil Gründe, die wir verstehen, aber meistens Gründe, die auch lösbar sind.

Die aufgeworfenen Fragen werden vom Departementsvorsteher im Detail beantwortet. Wir verzichten auf entsprechende Antworten. Diese Vorlage ist eben keine Lösung allein für Europa, sondern vorwiegend auch zum Schutze unseres Landes, zum Schutze der Alpenregionen gedacht.

Vor allem bei den Rückweisungsanträgen kamen verschiedene Meinungen zum Ausdruck. Beim Antrag Giger ist festzuhalten, dass er eine Neuüberprüfung will. Er glaubt immer noch an die Splügenvariante. Wir meinen, dass die Prognosezahlen und die Abklärungen verlässlich sind, und stellen fest, dass entsprechende Frequenzhoffnungen nicht vorhanden sind. Es sind also eher Erwartungen und Hoffnungen aus einer Region, die tatsächlich begründet ihr Unbehagen zum Ausdruck bringt, dass das heutige Stammnetz des Schienenverkehrs – konkreter: das Stammnetz der Bundesbahnen – vor allem in der Ostschweiz einen Zustand aufweist, der nicht befriedigend ist. Wir wissen das; wir haben einen Aufholbedarf in unserem Stammnetz. Aber diese Fragen können wir nicht über eine Alpentransitvorlage lösen. Das ist Aufgabe eines künftigen Sanierungsprogramms, unter anderem bereits ausgelöst durch das Konzept «Bahn 2000».

Der Antrag Giger würde zu keinen neuen Lösungen führen, aber eines müssten wir sicher in Kauf nehmen, nämlich Zeitverlust und vermutlich auch höhere Kosten.

Wir haben weitere Anträge, darunter einen Antrag der grünen Fraktion, vertreten durch Frau Diener. Dieser Antrag entspricht eigentlich dem Minderheitsantrag I. Er will nichts anderes als umfassenden Abbau von Umweltbelastungen. Man will Rückweisung, um diese Vorlage gleichzeitig mit einem Umweltkonzept zu verbinden oder zu verknüpfen oder letztlich die Genehmigung dieser Vorlage von einer umfassenden Umweltsanierung im ganzen Land abhängig zu machen.

Wir haben die Anträge Ruf und Scherrer. Diese Anträge wollen eine Kostenbeteiligung der EG. Der Gedanke an sich ist nicht abwegig. Wir hatten ja früher den Gotthard-Vertrag, an dem sich ausländische Staaten beteiligt haben. Wir müssen aber feststellen, dass nicht zuletzt im Entscheid des Bundesrates für die Priorität Gotthard und Lötschberg zum Ausdruck kam: Unser Land braucht eine autonome Konzeption. Wir wollen eine Lösung finden, bei der andere Staaten nicht mitentscheiden. Ich glaube auch, dass wir so für die europäischen Verkehrskonzeptverhandlungen mehr Gewicht haben. Diese Vorlage ist tatsächlich ein Pfand; sie ist ein Trumpf in den europäischen Gesprächen.

Eine kleine Bemerkung an die Adresse der Abkömmlinge der ehemaligen Nationalen Aktion: Ich bin überrascht, dass Sie derartige internationale Verflechtungen suchen. Die autonome, eidgenössische Lösung müsste eigentlich Ihrem alten Credo entsprechen.

Beim Eintreten möchte ich nochmals festhalten, dass sich die Kommission bemüht hat, die Vorlage nicht zu überladen. Wir wollen keine Überladekapazitäten einbauen. Wir wollen da-

für sorgen, dass das Konzept und das Vorhaben nicht verzögert werden. Und wir wollen verhindern, dass wir uns durch Verzögerungen – vor allem durch ein allfälliges Scheitern vor der Volksabstimmung – dem Druck der EG weiter aussetzen. Wir wissen, dass wir keine Insel sind. Wir wissen, dass es nicht nur um den 40-Tonnen-Lastwagen-Verkehr geht, denn es ist denkbar, dass andere Belastungen anfallen werden, denen wir nicht ausweichen können.

Mit dieser Vorlage können wir bei der EG und bei den Anliegerstaaten Verständnis wecken. Es ist ein grosszügiges, ein starkes Angebot, das die Schweiz den europäischen Ländern macht. Und diesen Trumpf wollen, müssen wir sofort ausspielen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Bundesrat Ogi: Ich beginne mit einer Vorbemerkung. Nach der rund siebenstündigen, sehr interessanten Debatte ist es mir nicht möglich, diese Vorlage nur in einigen Minuten abzuhandeln. Ich bitte um Verständnis.

Ich möchte zunächst Herrn Präsident Zbinden und Herrn Nationalrat Weber für die ausgezeichnete Arbeit in der Kommission, aber auch hier im Plenum bestens danken.

Ich danke auch Ihnen für Ihre engagierte Diskussion von gestern und heute. Sie haben so ungefähr alles ausgebreitet, was zu diesem Thema zu sagen ist. Nur eines hat mir ein Stück weit gefehlt: der begeisterte Blick nach vorne, der begeisterte Blick auf das Ganze. Sie sind es, die heute über das Jahrhundertwerk beschliessen. Ein Romand hat mir gestern gesagt: «Tu sais, ils sont pour. Mais ce qui manque, c'est l'ambiance, c'est le feu sacré, c'est l'enthousiasme.»

Hélas, il a raison! Erkennen Sie die Chance Ihres Parlamentes, einen historischen Entscheid zu fassen, und zeigen Sie zu Hause auf, wie nötig es ist, dass alle Schweizerinnen und Schweizer wieder einmal zu einer mutigen Tat aufbrechen, zu einer Pionierleistung zusammenstehen!

Unsere Geschichte ist mit der Sicherung von Verkehrswegen und dem internationalen Transit verbunden. Das ist aber auch eine Zukunftsaufgabe. Dafür sprechen Gründe der Ökologie, der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit. Der Bundesrat unterbreitet Ihnen deshalb mit seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 ein Konzept über eine schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale und eine neue Politik des kombinierten Transitgüterverkehrs Schiene/Strasse.

Der Bundesrat stützte sich bei seinen Entscheiden für ein langfristig ausgerichtetes Gesamtkonzept transitpolitischer Massnahmen auf die Ergebnisse umfangreicher Konsultationen im In- und Ausland. Und dieses Konzept bildet die logische Fortsetzung des vom Schweizervolk 1987 beschlossenen Projekts «Bahn 2000». «Bahn 2000» dient mit seinen Neubaustrecken zwischen Basel und Bern und den Ausbauten der bestehenden Infrastruktur auch dem Transitverkehr.

Das Transitkonzept des Bundesrates ist schliesslich nur erfassbar, wenn es in den Gesamtzusammenhang der schweizerischen Verkehrspolitik gestellt wird.

In der Verkehrspolitik haben wir für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre vier Stossrichtungen: erstens «Bahn und Bus 2000», zweitens die Neue Eisenbahn-Alpentransversale und als Übergangslösung dazu den erweiterten Hucklepack-Korridor, drittens die Vervollendung des Nationalstrassennetzes und viertens die Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Massgeblich sind dabei vier Prinzipien: erstens freie Wahl der Verkehrsmittel (denken Sie an die Rand- und Berggebiete!), zweitens die Bewältigung des Mehrverkehrs nach schweizerischen Bedürfnissen, «à notre façon», das heisst möglichst auf der Bahn, drittens Priorität des öffentlichen Verkehrs und viertens die Schweiz Europa als Testland für den kombinierten Verkehr anbieten, zeigen, dass diese Verkehrsphilosophie funktioniert.

Schliesslich wollen wir die verkehrspolitischen Ziele in drei Etappen verwirklichen. In einer ersten Etappe bis 1994/1995 wollen wir eine deutliche Ausweitung des Angebotes im Hucklepack-Verkehr von heute 200 000 Verladeplätzen – bei effektiver Auslastung von 160 000 Sendungen – auf 470 000 Verladeplätze pro Jahr erreichen. In einer zweiten Etappe wollen wir bis ins Jahr 2000/2005 das Konzept «Bahn und

Bus 2000» verwirklichen und den Lötschberg-Basistunnel bauen. In einer dritten Etappe bis zum Jahre 2010/2015 muss dann die Realisierung der Gotthard-Basislinie folgen. Wenn wir eine Etappe nicht realisieren, verlieren wir gegen aussen unsere Glaubwürdigkeit.

Damit komme ich zur Vorlage: Der Bundesrat wurde 1986 mit gleichlautenden Motionen des National- und Ständerates – ich erwähne auch die Motion Salvioni – beauftragt, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale rasch auszuarbeiten, damit ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» gefällt werden könne. Gleichzeitig veröffentlichte die Europäische Gemeinschaft auch ihre Binnenmarktpläne, die den freien Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleisten sollen. Dieses europäische Zusammenwachsen führt zu einem engeren Verbund der Staaten und Menschen und zu weiterer internationaler Arbeitsteilung auch im Nord-Süd-Verkehr.

Wir hatten bereits in den letzten Jahrzehnten einen ständig steigenden Güterverkehr durch die Alpen. Die vorhandenen Bahninfrastrukturen, die in ihrer Grundkonzeption aus dem letzten Jahrhundert stammen, begünstigten den Alpentransit auf der Strasse. Die Autobahnen durch die Alpen mussten immer mehr Verkehr übernehmen. Herr Nationalrat Steinegger hat das sehr schön herausgearbeitet. Darum traten unsere speziellen Vorschriften im Strassenverkehr, die Gewichtslimite von 28 Tonnen sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, immer deutlicher in den Vordergrund internationaler Diskussionen.

Von der EG wurde immer stärker die Forderung laut, dass die Schweiz ihre Strassentransitachsen für 40 Tonnen schwere Lastwagen öffne. Damit erhielt das Problem einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale für uns zunehmend eine ökologische Dimension.

Die Notwendigkeit einer Kapazitäts- und Leistungssteigerung beim Bahntransit wird augenfällig, wenn man die zu erwartende Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten in Betracht zieht. Verschiedene Prognosen deuten darauf hin, dass sich der alpenquerende Güterverkehr von 1988 bis zum Jahre 2020 verdoppeln kann. Im gesamten Alpentransit durch Oesterreich, die Schweiz und Frankreich wäre somit ein Verkehrsvolumen von rund 140 Millionen Tonnen zu bewältigen. Dabei entfiel gut die Hälfte des alpenquerenden Güterverkehrs auf schweizerische Uebergänge, wenn der Verkehr immer den kürzesten Weg wählen würde. Beim alpenquerenden Personenverkehr rechnet man mit einer Zunahme von 50 Prozent.

Sie können sich natürlich fragen, ob unser Land überhaupt verpflichtet ist, internationalen Gütertransit zu bewältigen. Grundsätzlich sind wir an das Völkerrecht gebunden und können den Transitverkehr nicht einfach verbieten. Die Freiheit des Durchgangsverkehrs bildet seit dem letzten Jahrhundert ein tragendes Element der schweizerischen Verkehrspolitik. Diesen Grundsatz hat die Schweiz durch den Beitritt zu verschiedenen multinationalen und bilateralen Abkommen ausdrücklich anerkannt. Im Hinblick auf den entstehenden europäischen Binnenmarkt und die Stellung unseres Landes in diesem Gesellschaft- und Wirtschaftsraum wäre es auch politisch unklug, wenn sich die Schweiz durch Transitverbote abschotten würde. Eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur ist wohl einer der letzten Trümpfe der Schweiz in Europa.

Nationalrat Bodenmann ist auch einer, der mit dem Referendum droht. Leider, möchte ich sagen! Er würde es ergeifern, wenn der Bundesrat vor der Verabschiedung des Projektes im Rat – schon dieses Jahr also – keinen Vertrag mit der EG für die Verlagerung des Strassentransits auf die Schiene abschliessen könnte. Herr Bodenmann weiss genau, dass er damit Unmögliches erwartet. Er schafft Illusionen, und kein schweizerischer Bundesrat wird diese Forderung so rasch verwirklichen können. Es ist zwar unser Ziel und unsere Absicht, noch in diesem Jahr ein Transitabkommen abzuschliessen. Aber Sie wissen, an Verhandlungen sind immer zwei Partner beteiligt, und der andere Partner sollte uns endlich auch ein wenig begreifen. Der Bundesrat kann deshalb auf dieses weitgehende Ansinnen nicht eingehen.

Der Bundesrat hat auch Mühe, den Antrag von Herrn Nationalrat Pini zu verstehen. Er setzt auf eine klare, berechenbare Politik. Wenn er jetzt beim Alpentransit Flagge zeigt, will er umgekehrt an seiner Verkehrspolitik keine Abstriche vornehmen müssen. Er will auch keine Rückweisung, er will nicht mit der EG darüber feilschen müssen, wer schliesslich wieviel bezahlen soll.

Im Bahnbau gilt bei uns – Sie wissen das – das bewährte Territorialprinzip. Wenn die EG zahlen soll, will sie ganz sicher auch mitreden. Ich frage Sie: Wollen wir das? Wir lehnen darum die Rückweisungsanträge Ruf und Scherrer ab.

Auch aussenwirtschaftliche Gründe sprechen gegen Transitverbote. Die Schweiz ist als Binnenland in ihrem Import und Export darauf angewiesen, dass die Nachbarländer für uns zuverlässige und leistungsfähige Verkehrswege offenhalten. Ich muss Herrn Nationalrat Caccia recht geben. Eine widerspruchsfreie, ökologisch orientierte und langfristige Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft ist leider – wenn überhaupt – erst in Ansätzen zu erkennen. Bei der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale geht es indessen nicht allein um europäische Bedürfnisse. Ich muss hier verschiedenen Votanten entgegentreten, die behaupten, sie müsse nur wegen Europa gebaut werden. Es geht auch um die schweizerische Verkehrsgunst im europäischen Raum, um die Integration unseres Landes in das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen und um eine umweltschonende Bewältigung des Transitverkehrs, namentlich des Güterverkehrs mit dem konventionellen Wagenladungsverkehr der Bahn und dem kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Der Alpentransit verschafft uns nach aussen den nötigen Handlungsspielraum zur Wahrung unserer verkehrspolitischen Position und führt die einzelnen schweizerischen Landesteile noch näher zusammen. Die Schweiz könnte nicht mit einer Verzichtsstrategie den Mehrverkehr aufhalten und ihm einen Riegel schieben. Es wäre auch verfehlt, anzunehmen, die wirtschaftliche Arbeitsteilung zwischen Nordeuropa und Italien würde sich zurückbilden, wenn unser Land bei der heutigen Verkehrsinfrastruktur bliebe. Die Folgen wären vielmehr anhaltender Stau auf den Strassen und überlastete Bahnen. Auch wäre mit zunehmendem Druck auf die Oeffnung des Korridors für 40 Tonnen schwere Lastwagen zu rechnen – bitte vergessen Sie das nicht. Wir könnten diese Festung dann kaum mehr halten, weil wir unsere Glaubwürdigkeit schlicht und einfach verlieren würden.

Es ist nicht damit zu rechnen, Herr Giger, dass sich mit der Oeffnung in Osteuropa alles ändern wird. Die vergangenen vierzig Jahre Ostkommunismus können doch nicht an der jahrhundertalten Gotthardroute dauerhafte Spuren hinterlassen.

Oekologisch gesehen ist eine neue Eisenbahn-Alpentransversale eine offensive Antwort auf die mit dem Verkehr verbundenen Probleme. Der Alpentransit ist eine ökologische Chance par excellence, Frau Nationalrätin Diener. Machen wir diese Chance nicht zunichte, nur weil wir die Schattenseiten des Verkehrs gegenwärtig stärker empfinden. Denken wir daran, welche Vorteile er bringt und welchen Wohlstand er uns bisher gebracht hat. Vor allem der Alpentransit kanalisiert die zu erwartenden Verkehrsströme, so dass der Verkehr in Zukunft umweltverträglich und energiesparend mit der Bahn bewältigt werden kann. Die zusätzlichen Bahnkapazitäten entsprechen etwa drei bis vier Millionen Lastwagendurchfahrten im Jahr. Die Rückweisung der Grünen ist darum eine Flucht in weitere Konzepte und in weitere Papierberge. Diese Rückweisung würde uns um Jahre zurückwerfen, derweil die Verkehrslawine, ob wir das gern haben oder nicht, stetig steigen wird. Ich frage mich, warum gerade Umweltgruppen gegen ein Umweltprojekt antreten können. Ich muss sagen, es war viel Widerspruchliches in Ihren Ausführungen, meine Damen und Herren der grünen Fraktion. Sagen Sie mir bitte, wie Sie das Problem des Kantons Uri ohne Verbesserung der heutigen Zustände lösen wollen. Bitte lehnen Sie deshalb den entsprechenden Rückweisungsantrag ab.

Die Schweiz muss sich vor allem auf die Herausforderung des Zusammenwachsens in Europa vorbereiten. Die heutigen Bahntransitlinien genügen diesen künftigen Anforderungen

weder qualitativ noch quantitativ. Im Güterverkehr gewinnt glücklicherweise der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse immer mehr an Bedeutung.

Ohne Neue Eisenbahn-Alpentransversale ist ein leistungsfähiges und vom Profil her uneingeschränktes Angebot im kombinierten Verkehr schlicht und einfach nicht möglich. Wir können auf die Dauer keine echte Alternative zum geforderten 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse anbieten. Darum spielen nicht nur Kapazitätsüberlegungen eine Rolle für den Alpentransit und für diese Vorlage. Die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kann nicht ohne modernisierte Bahn bewerkstelligt werden, selbst wenn die Mobilität langsamer als alle Prognosen wachsen sollte.

Aufgrund der Entscheidungsgrundlagen für die untersuchten Linienführungsvarianten Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ypsilon, Splügen beantragt Ihnen der Bundesrat den Bau einer Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau nach Lugano und einen Lötschberg-Basistunnel aus dem Raume Frutigen in den Raum Raron/Steg/Gampel. Entscheidend für diese Doppellösung sind die Aufteilung und die Verteilung der Verkehrsströme und das Baukastensystem.

Weil sie sich in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Strassenentlastung und Selbständigkeit unseres Landes bei der Realisierung des Projektes (Italien müsste sich am Bau einer Splügenbahn massgeblich beteiligen) als weniger günstig erwies, fiel der Bau einer Splügenbahn ausser Betracht, Herr Nationalrat Giger. Der Bau einer Splügenbahn setzt einen Staatsvertrag mit Italien voraus, dessen Ausarbeitung unter Umständen Jahre in Anspruch nehmen könnte. Eine Splügenbahn ist somit auch zeitlich gesehen keine günstige Lösung. An dieser Einschätzung ändert auch die Osteuropaöffnung kaum etwas. Für Italien steht – Sie wissen es, aber Sie haben es nicht gesagt – der Ausbau der Brennerbahn zuoberst auf der Prioritätenliste, und möglicherweise wird Italien bald auch am Mont-Cenis engagiert sein. Ganz sicher aber ist Frankreich am Mont-Cenis sehr interessiert.

Nachteilig ist, dass die schweizerischen Siedlungszentren wegen der peripheren Lage der Splügenbahn weniger gut in diese Alpentransitachse einbezogen werden könnten. Damit könnte die geforderte Verkehrsumlagerung auf die Schiene weit weniger als anderswo gelingen. Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag von Herrn Nationalrat Giger abzulehnen. Ich weise auch seine Unterstellungen, wir hätten auf parteiliche Gutachten zurückgegriffen, zurück. Darf ich es als Sportler so ausdrücken, Herr Giger?: Das klingt ganz nach schlechtem Verlierer.

Das Projekt Ypsilon ist mit Bezug auf den Hauptast mit der Gotthard-Basislinie identisch. Diese Kombination der Gotthard-Basislinie mit einem Ostast aus Richtung Chur ist mit hohen, sehr hohen Investitionen verbunden, die nicht voll genutzt werden können. Das Ypsilon macht die Gotthardachse nämlich zu einem wahren Trichter. Von Norden her könnten mehr Züge zugeführt werden, als das südliche Bahnsystem aufzunehmen vermag. Wir hätten im Alpentransit mit dem Ypsilon nur dann einen Kapazitätsgewinn, wenn vom Anschlusspunkt des Ostastes auch die südlichen Anschlussstrecken entsprechend ausgebaut würden.

Auch die Variante Gotthard-Ost mit der Linienführung Arth-Goldau-Linthal-Trun-Biasca musste ausscheiden. Mit Blick auf den nationalen Konsens – ich pflichte Herrn Nationalrat Hösli bei – wirkte diese Achse bestechend. In verkehrsgeographischer Hinsicht enthält diese Variante ebenfalls interessante Aspekte. Sie erstreckt sich zu einem gewissen Teil über die alte Tödi-Greina-Linie. Diese wurde, wie Sie wissen, in den siebziger Jahren verworfen, nachdem geologische Schwierigkeiten aufgetaucht waren.

Was sehr wichtig ist: Diese Variante Gotthard-Ost ist, Herr Nationalrat Mühlemann, 22 km länger als die Gotthard-Basislinie und hat – das ist sehr wichtig – einen um 300 m höheren Kulminationspunkt, was während der ganzen Betriebsdauer einen höheren Leistungs- und Energiebedarf zur Folge hätte. Der Bundesrat liess es aber nicht beim Verzicht auf die Splügenbahn bewenden, Herr Nationalrat Bühler, sondern er beschloss gleichzeitig, die Ostschweiz besser an die Gotthardachse anzuschliessen. Die Verbesserung der Zufahrten in der

Ostschweiz – das sage ich klar, ich habe das schon mehrmals ausgeführt, und wir werden das tun – wird im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» und aufgrund einer Zusatzbotschaft angestrebt.

Ich bedanke mich dafür, dass Herr Nationalrat Jaeger den neuen Zahlenwerten entgegengetreten ist, die Herr Nationalrat Giger aus seiner Warte angeführt hat. Ich werde selbstverständlich, Herr Nationalrat Giger, dieses Gutachten, das Sie erwähnt haben, noch überprüfen lassen. Ich frage die Ostschweiz: Wollen wir einen Zahlenstreit, oder wollen wir eine Zusatzbotschaft? Ich bin für die Zusatzbotschaft.

Die Studien über die Machbarkeit möglicher Linienführungen aus der Ostschweiz Richtung Arth-Goldau sind nun abgeschlossen. Für einen Entscheid des Bundesrates müssen aber noch Zweckmässigkeitsprüfungen vorliegen. Die Zusatzbotschaft zur Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz und damit auch aus dem Kanton Graubünden ist auf den kommenden Sommer oder Herbst vorgesehen.

Wie weit darin auch weitere Investitionen der RhB enthalten sein werden, prüfen wir gegenwärtig, Herr Nationalrat Columberg. Die Option Graubünden stammt ja übrigens von mir.

Das Konzept des Bundesrates enthält auch eine Aufwertung der Simplonlinie. Sie wird im Rahmen von «Bahn 2000» im Walliser Rhonetal durchgehend auf Doppelspur und zum Teil auf eine Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometer ausgebaut.

Angestrebt wird auch eine direkte TGV-Verbindung Genf-Mâcon zur TGV-Schnellfahrstrecke Paris-Lyon.

In unserer Stellungnahme zum Entwurf des französischen TGV-Leitplanes haben wir uns auch für einen TGV-Anschluss in Basel, Herr Nationalrat Burckhardt, eingesetzt. Die zu treffenden Massnahmen werden Gegenstand späterer Entscheide sein. Der Charakter des Baukastensystems wird aber auch hier erkennbar.

Kernstücke der Botschaft vom 23. Mai 1990 sind der Bau einer Flachbahnstrecke von Arth-Goldau nach Lugano und der Bau eines Lötschberg-Basistunnels. Die Gotthard-Basislinie bildet die Haupttransitachse, vor allem aus folgenden Gründen:

1. Sie stellt die direkteste Verbindung zwischen bedeutenden Wirtschafts- und Bevölkerungszentren nördlich und südlich der Alpen her.

2. Sie geniesst die grösste nationale und internationale Unterstützung.

Auch hier, Herr Nationalrat Burckhardt, haben wir – sowohl mit der BRD als auch mit Italien – die Arbeiten bereits koordiniert. Das ist für uns eine Selbstverständlichkeit. In der Vernehmlassung haben sich 13 Kantone mit 49 Prozent der Gesamtbevölkerung für den Gotthard ausgesprochen. Davon können sich 8 Kantone teils zusätzlich, teils alternativ auch den Bau eines Lötschberg-Basistunnels vorstellen.

Der Splügen war in dieser Vernehmlassung, Herr Nationalrat Giger, ganz klar im dritten Rang. Das ist manchmal sehr gut, aber hier war es eben nicht eine Goldmedaille. Nur 13 Prozent der Bevölkerung standen hinter dieser Variante.

3. Die Gotthard-Basislinie verspricht auch das beste betriebswirtschaftliche Ergebnis. Wir dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern wir müssen vor allem an den Betrieb denken.

4. Die Gotthardlinie vermag die europäischen Transitbedürfnisse auf lange Sicht am besten zu befriedigen.

5. Die Gotthardlinie ermöglicht die grösste Entlastung der Strasse. Das ist ein ganz wesentlicher Aspekt.

6. Die Gotthardlinie sichert als einzige der möglichen Varianten dem Kanton Tessin die volle Integration zu. Das ist staatspolitisch sehr wichtig.

Nach Auffassung des Bundesrates bildet die zentral gelegene Gotthardachse, ergänzt durch einen Lötschberg-Basistunnel, das Rückgrat für ein optimales Konzept. Es gibt gute Gründe für diese Variantenkombination. Sie verteilt den Transitverkehr auf zwei Achsen. Das vorgesehene System ist damit weniger störungsanfällig.

Auf einen über das Konzept «Bahn 2000» hinausgehenden Ausbau der Zufahrtsstrecken im Mittelland und auf der Alpensüdseite – das ist sehr wichtig, aber fast niemand hat das verstanden – kann vorläufig verzichtet werden, denn eingehende Kapazitätsstudien haben gezeigt, dass aufgrund der getroffe-

nen Annahmen über die künftigen Zugszahlen von «Bahn 2000», «Cargo 2000» und dem Alpentransit die Kapazität der Zufahrtslinien im zentralen Mittelland grundsätzlich ausreicht.

Bei der vollen Auslastung des Systems können allerdings teilweise starke Streckenbelastungen, insbesondere im Raume Rapperswil/Othmarsingen, nicht vollständig ausgeschlossen werden, Herr Rüttimann. Erst auf einem Fahrplan basierende Detailstudien können endgültige Klarheit schaffen. Aber die erwähnten Engpässe könnten durch den Bau einer weiteren, heute auf 100 bis 150 Millionen Franken veranschlagten Doppelspur behoben werden. Darüber muss jetzt noch nicht entschieden werden. Wir gehen dieser Frage aber selbstverständlich nach.

Die vorberatende Kommission Ihres Rates hat möglichen künftigen Unsicherheiten der Auslastungsprognosen durch einen neuen Artikel 6bis des Beschlusses A Rechnung getragen. Dieser Artikel ist so wichtig, dass ich ihn zitiere: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicher und regelt dessen Finanzierung.»

Es werden, Herr Nationalrat Rüttimann und Herr Nationalrat Keller, auch weiterhin Züge für den Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Ich komme dann beim entsprechenden Artikel der Botschaft noch auf Ihre Fragen zurück. Aber die Kommission hat sich von der betrieblichen Plattform, von der sie Kenntnis erhalten hatte, überzeugen lassen. Haben Sie Verständnis, wenn ich Ihnen zahlenmässig nicht genau angeben kann, wie viele Regionalzüge in zwanzig Jahren auf Ihren Hausstrecken zirkulieren werden. Frau Nationalrätin Diener, die Randgebiete werden aber die Zeche sicher nicht bezahlen müssen. Diese Ausbauten, sofern sie notwendig sind – ich sage bewusst, sofern sie notwendig sind –, könnten allenfalls über das ordentliche Investitionsbudget der SBB getätigt werden. Erkennen Sie aber bitte auch einmal die umweltpolitischen Vorteile, wenn weniger Zufahrten ausgebaut werden müssen.

Aus nationaler Sicht ergänzt der Lötschberg-Basistunnel das Konzept «Bahn 2000», indem er schnellere Verbindungen zwischen der Nordwestschweiz oder der Nordschweiz und dem Wallis ermöglicht. Er soll mit einem leistungsfähigen Autoverlad zwei Nationalstrassen, nämlich die N 6 aus dem Raume Spiez mit der N 9 im Rhonetal, verbinden, nachdem – wie Sie ja wissen – die Rawil-Verbindung aus dem Nationalstrassennetz gestrichen wurde. Ich erinnere an das entsprechende Postulat Ihres Rates.

Beim Lötschberg-Basistunnel spielt aber auch – ganz betont – der Zeitfaktor eine zentrale Rolle. Der Tunnel aus dem Raum Frutigen in die Gegend von Raron/Steg/Gampel, wie ihn der Bundesrat vorschlägt, kann in relativ kurzer Zeit erstellt werden, so dass bis zum Zeitraum 2000/2005 die dringend notwendige Infrastruktur für ein leistungsfähiges Huckepack-Angebot ohne Profileinschränkungen zur Verfügung stehen würde.

Sehr wichtig war für uns auch das staatspolitische Argument zugunsten einer starken Achse Lötschberg-Simplon und damit der Einbezug des Wallis und der Westschweiz. Dank dem Baukastensystem könnte später auch noch der Basistunnel am Simplon – im Jahre 2030 oder 2050 oder meinestwegen auch vorher – angebaut werden. Bereits heute sind Verhandlungen mit Italien im Gang, mit denen eine Verbesserung der Rampen zwischen Domodossola und Iselle angestrebt wird. Der Bundesrat hat den Investitionsaufwand für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die Basislinie Arth-Goldau-Lugano und den Lötschberg-Basistunnel, auf 10,1 Milliarden Franken veranschlagt; Preis- und Projektierungsstand 1989, ich betone, 1989. Rechnet man Zinsen und Teuerung für die nächsten 20 Jahre hinzu, kommt man auf 17,2 Milliarden Franken. Ich bitte Sie, in der Botschaft auf Seite 75 diesen Betrag bereits heute nachzulesen. Die vorberatende Kommission ihres Rates hat die Kosten auf 14 Milliarden Franken erhöht. Wiederum inklusive Zinsen und Teuerung ergibt das – und das sage ich hier heute zuhänden der Materialien klar und deutlich – eine Grössenordnung von 24 Milliarden Franken Endkosten.

Meine Damen und Herren, wir verstecken nichts, wir sind für transparente Vorlagen. Man müsste die Botschaft nur gründlicher studieren, so etwa die Seite 75 noch einmal lesen, denn das geht über herumhören, Herr Nationalrat Thür. Auf die ständertätliche Beratung hin werden wir diese Zahlen wiederum überprüfen und wenn nötig der Teuerung anpassen. Die von der Kommission beschlossene Erhöhung – ich betone, von der Kommission – sieht nun im Basistunnel-Gesamtkonzept Ausgaben von 14 Milliarden vor. 1,65 Milliarden Franken beträgt bereits die Bauteuerung der Jahre 1990 und 1991, und eine Reserve von 2,15 Milliarden Franken wurde von der Kommission beschlossen für allfällige geographisch, geologisch oder ökologisch bedingte Projektänderungen im Reusstal, in der Riviera, im Kandertal und im Bereich des Anschlusses der Lötschberg-Basislinie an die Walliser Rhonetal-Linie. Wir betrachten dies als eine Art strategische Reserve, um den berechtigten Anliegen der Betroffenen entgegenzukommen. Das heisst aber nicht, dass die Planer von der ursprünglichen Variante des Bundesrates unbedingt abrücken müssen.

Noch kurz zur Anregung von Herrn Nationalrat Kühne: Ich muss ihn fragen: Wollen wir wirklich mit mehr Geld und Tunnelmetern die Zustimmung möglicher Gegner kaufen? Der Bundesrat meint nein. Es geht uns um sachlich ausgewiesene Lösungen. Mit Herrn Nationalrat Burckhardt bin ich einig, dass wir aus den vielen Fehlern der letzten Jahre die nötigen Konsequenzen und Lehren ziehen müssen. Ihre Kommission gab zudem je 50 Millionen Franken frei für Planungsstudien, die einen besseren Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardachse und die Linienführung im Wallis prüfen.

Meine Damen und Herren, Ihr Parlament trägt eine sehr grosse Verantwortung. Wir dürfen das Fuder nicht überladen, wir dürfen das Fass nicht zum Ueberlaufen bringen. So achtsam wert die einzelnen Zusatzwünsche sind, in der Endabrechnung übersteigen sie die vorhandenen Kräfte. Denken Sie auch hier an das Baukastensystem, Herr Nationalrat Fischer. Der Tiefbahnhof Luzern oder eine neue Linie ab Rotkreuz, Herr Nationalrat Aregger, könnten später immer noch realisiert werden. In den gleichen Kontext gehört die Energieversorgung, Herr Nationalrat Bonny. Der Bundesrat hat dieses Thema bewusst abgekoppelt und in den Zusammenhang der künftigen Energiepolitik gestellt. Man wird aber bei den SBB rechtzeitig die nötigen Investitionsmittel bereitstellen müssen. Die insgesamt 480 Millionen Franken, die in der Botschaft für Energie eingestellt sind, beziehen sich auf die den Neubaustrecken zugeordneten Energieversorgungsanlagen.

Der Bundesrat liess die Wirtschaftlichkeit des Alpentransitprojektes aufgrund einer Schwellenwertanalyse beurteilen. Die ersten Berechnungen zeigen, dass die Schwellenwerte gerade auf der Kapazitätsgrenze liegen können und damit eine Wirtschaftlichkeit gesamthaft nur noch unter ganz optimistischen Voraussetzungen möglich ist. Dabei zeigte sich schon bisher, dass der Schienenverkehr durch die beiden Basistunnel seine Kosten in der Anfangsphase nicht zu decken vermag. Aus der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung lässt sich insbesondere ableiten, dass es ausserordentlich wichtig ist, die Kosten unter Kontrolle zu halten. Das Projekt ist auf das notwendige und finanziell Verkräftbare zu beschränken. Bei jeder Erweiterung ist zu fragen, wie weit diese die Wirtschaftlichkeit des Projekts tangieren könnte. Ein weiteres Aufblähen der Kosten wird die Wirtschaftlichkeit – ich muss Ihnen das klar und deutlich sagen – untergraben. Ueberschlagsmässig können die vier Anträge der Herren Aregger, Schmidhalter respektive Müller-Meilen, Ammann und Züger im Ganzen einen zusätzlichen Kreditbedarf von rund 2 Milliarden Franken auslösen. Es ist auch alles zu unternehmen, um die Durststrecke bis zur Erreichung der vollen Kostendeckung abzukürzen.

Ein so langfristig angelegtes Bauwerk wie die Neue Eisenbahn-Alpentransversale verlangt eine Begleitung durch flankierende Massnahmen, und zwar in verkehrspolitischen wie in bahnbetrieblicher Hinsicht. Wir dürfen nicht nur an die einmaligen Baukosten denken, langfristig entscheidend sind günstige Betriebsbedingungen. Doch was in betriebswirtschaftlicher Hinsicht nicht so erhehend erscheint, präsentiert sich in ökologischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht wesentlich besser. Insgesamt ist der volkswirtschaftliche Nutzen der

Neuen Eisenbahn-Alpentransversale als beträchtlich einzustufen. Er übertrifft die Mehrkosten der ersten Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Linien. Abzurufen ist diese Vorteilsermittlung durch den Nutzen, der dem ganzen Land politisch in seiner Stellung in Europa erwächst. Wir entscheiden heute für den Nutzen von morgen.

Die Vergabe der Planungs-, Projektierungs- und Bauarbeiten richtet sich grundsätzlich nach dem Submissionsrecht des Bundes. Ihre Kommission hat diese Regelung in einem neuen Artikel 9bis festgehalten und ergänzt, dass der Bund die Konkurrenz für die einzelnen Teilstücke sicherstelle. Im Rahmen dieser Bestimmung können die Arbeiten grundsätzlich international ausgeschrieben werden. Je nach dem Verlauf der EWR-Verhandlungen kann ein EG-Ausschreibungsrecht ab 1993 Anwendung finden. Im Gatt sind ähnliche Bestrebungen im Gange. Bereits bei der Auswahl der Projekt-Ingenieure für die laufende Zwischenphase sind Offerten ausländischer Bewerber in die Evaluation einbezogen worden. In allen Fällen gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung in- und ausländischer Auftragnehmer.

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale ist zugegebenerweise eine Grossinvestition, die schweizerischen Bedürfnissen dient und eine gesamteuropäische Dimension aufweist. Wir sind aber bei der Finanzierung der Frage nachgegangen, ob die Schaffung einer eigenen Trägerschaft des Unternehmens «Alpentransit» von Vorteil wäre, einer Trägerschaft in der Form einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft öffentlichen Rechts, an der sich neben dem Bund auch Dritte, beispielsweise Kantone, Gemeinden, ausländische Staaten, Private, beteiligen könnten. Wir haben von einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft abgesehen, weil eine betriebswirtschaftliche Rendite – das ist in dieser Debatte klar zum Ausdruck gebracht worden – erst langfristig zu erwarten ist, und man muss sagen: wenn überhaupt! Kapital von Dritten in Form von Aktien lässt sich aber nur beschaffen, wenn ein Gewinn in Aussicht steht. Der Bund wäre somit auch bei dieser Gesellschaftsform der alleinige Kapitalgeber.

Die Grösse des Projektes, seine Komplexität und vor allem die Tatsache, dass mit den SBB und der BLS zwei Bahnen am Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale beteiligt sind, lassen es aber als ratsam erscheinen, die bisherigen Bahnstrukturen mit einem Koordinations- und Kontrollgremium zu ergänzen. Die Kontrolle durch hochqualifizierte, unbestechliche – ja, ich sage: bissige – Persönlichkeiten steht im Vordergrund. Wir brauchen «Frühwarnsysteme», die zuverlässig Alarm auslösen und wenn nötig auch Auswege zeigen.

Diese modifizierte Bahnlösung, auch «Bahn-plus-Lösung» genannt, verspricht die geringsten Reibungs- und Koordinationsverluste. Die Kommission gab der Trägerschaft einen hohen Stellenwert, und sie steht hinter dieser Lösung. Die getroffene Lösung garantiert nach Meinung des Bundesrates auch eine enge Zusammenarbeit mit den Kantonen, die einen hohen Stellenwert erhalten soll. Damit die Anliegen der Kantone und Regionen frühzeitig berücksichtigt werden können, haben wir für die weiteren Projektierungsarbeiten eigens eine Planungsorganisation geschaffen. Das Mitspracherecht der Kantone ist durch Behördendelegationen und Projektkommissionen sichergestellt. Für jede Achse sind diese Delegationen, diese Projektkommissionen, diese lokalen und kantonalen Behörden einbezogen. Sie können mitreden.

Jede Achse hat wiederum Abschnitte. Bei diesen Abschnitten sind auch die kantonalen Projektkommissionen dabei. Die fachlichen Anliegen der Kantone und Regionen bzw. der Gemeinden können über diese Gremien eingebracht werden. Eine umweltfreundliche Linienführung ist auch unsere Sorge. Ausserdem sollten wir nicht vergessen, dass wir über eine strenge Gesetzgebung verfügen. Im Rahmen dieser Gesetzgebung spielen die Umweltschutz-, die Natur- und Heimatschutz-Vorschriften eine wichtige Rolle. Schliesslich hat die Kommission Ihres Rates einen Artikel 2bis in den Bundesbeschluss A aufgenommen, wonach den Anliegen der betroffenen Kantone nach schonender Linienführung im Rahmen der Planung und Realisierung zu entsprechen sei. Mehr kann man nicht tun!

Aber das alles hat auch seinen Preis. Die Finanzierung des Projektes erfolgt – wie Sie wissen, ist das auch neu – tranchenweise über Darlehen. Der Bundesrat hat für die Projektbereinigung und Bauvorbereitung eine erste Tranche von 700 Millionen Franken beantragt. Die Kommission Ihres Rates hat diesen Verpflichtungskredit auf 800 Millionen Franken erhöht. Was den Bau der Bahn betrifft, Herr Biel, sind noch keine Aufträge erteilt. Bis jetzt erfolgte eine Vertiefung der Planungsgrundlagen auf der Basis eines Verpflichtungskredites von 130 Millionen Franken. Diesem Kredit haben auch Sie, Herr Biel, zugestimmt.

Im übrigen muss ich Ihnen noch sagen: Für die «Bahn 2000» haben wir bis heute 164 Millionen Franken ausgegeben, und nicht schon neun Milliarden Franken. Wir drehen also schon jedes «Fränkli» zweimal um, bevor wir es bei der «Bahn 2000» ausgeben.

In den Kredit von 14 Milliarden Franken sind 50 Millionen Franken für Projektstudien zur Verbesserung des Anschlusses der Ostschweiz an den Gotthard einbezogen worden. Als Kommissionsmitglied wissen Sie das. Der Bund beschafft die Investitionsmittel, die er nötig hat, um dieses Werk zu realisieren, grundsätzlich auf dem Kapitalmarkt. Im Ausmass von 25 Prozent werden auch Mittel aus dem Treibstoffzoll herangezogen, und zwar für Investitionen, die im Interesse des Strassenverkehrs getätigt werden. Bei dieser Aufteilung ist vor allem zu beachten, dass rund die halbe Streckenkapazität des Lötschberg-Basistunnels dem Autotransport zur Verfügung steht als Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz gestrichene Rawil-Verbindung. Ich werde in der Detailberatung noch darauf zurückkommen.

Für die Realisierung des Alpentransitkonzeptes beantragt Ihnen der Bundesrat drei Beschlüsse, deren Aufbau Sie kennen. Ich trete nicht näher darauf ein. Aber alle drei Beschlüsse sind rechtlich miteinander verknüpft. Sie treten gleichzeitig in Kraft, und falls bei einem Referendum das Volk den Beschluss A nicht gutheissen würde, könnten auch die Beschlüsse B und C nicht in Kraft treten.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen: Vorweg bitte ich jene um Geduld, die noch keine Antwort auf ihre Fragen erhalten haben. Ich werde sie – soweit möglich – in der Detailberatung bei den einzelnen Artikeln behandeln.

Zu den Rückweisungsanträgen halte ich nochmals fest, dass der Bundesrat alle vier zur Ablehnung empfiehlt. Das Alpentransitprojekt ist eine Grossinvestition. Aber es ist kein Abenteuer. Es verlangt etwas Mut und auch etwas Risikobereitschaft. Es basiert aber nicht auf waghalsigen Spekulationen. Die finanzielle Belastung des Bundes ist beachtlich. Massgebend ist aber der gesamtwirtschaftliche Nutzen, der unserem Land durch den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale erwächst. Bitte beachten Sie das und vergessen Sie es nicht. Die Finanzierung auf dem Anleihe Weg ist verkraftbar. Die schweizerische Lösung heisst: Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene mit Hilfe genügender Kapazitäten und vor allem eines attraktiveren Bahnangebots.

Wir wollen also etwas für unsere Umwelt tun; wir reden nicht nur darüber. Auch beim Bau suchen wir nach umweltverträglichen Lösungen. Wir wollen unser Land auch in das im Entstehen begriffene europäische Hochleistungsnetz eingliedern. Wir müssen das tun, um den Standortvorteil dieses Landes aufrechterhalten zu können. Mit Gotthard und Lötschberg zusammen erreichen wir eine optimale Auf- und Verteilung der Verkehrsströme. Möglichst viele Siedlungsgebiete unseres Landes sollen an den Fahrzeitgewinnen und den sich daraus ergebenden Standortaufwertungen teilhaben können. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der finanziellen Verkraftbarkeit müssen wir aber Prioritäten setzen. Das Konzept des Bundesrates setzt dort an, wo sowohl die Kapazitäten als auch die Tunnelprofile und die heutigen Streckengeschwindigkeiten der Nachfrage und den Anforderungen einer modernen Bahn am wenigsten genügen. Das ist zwischen Arth-Goldau und Lugano und zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis der Fall. Weitere Ausbauten sind später je nach Entwicklung und Nachfrage möglich. Sie lassen sich nach dem Baukastensystem ohne weiteres in das vorgeschlagene Konzept einfügen.

Herr Mitterrand hat an einer Conférence européenne des ministres des transports gesagt: «L'Europe se construit par les transports.» Auch er hat recht. Der Alpen transit ist das Rückgrat eines zukunftsgerichteten integrierten Gesamtsystems. Er ist die eigenständige Weichenstellung zur verkehrspolitischen Integration der Schweiz in Europa. Der Alpen transit ist der solidarische Akt zum Schutz des ganzen Alpenraumes. Das Verkehrswachstum darf nicht allein von der Strasse übernommen werden. Gute Verkehrswege, wie die Eisenbahn-Alpentransversale es werden könnte, sind für uns und unsere Zukunft Lebensadern. Bitte vergessen Sie das nicht, wenn Sie jetzt eintreten, und das möchte ich Ihnen herzlich empfehlen.

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

Rückweisungsanträge – Propositions de renvoi

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit	12 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der grünen Fraktion	14 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag Scherrer	15 Stimmen
Für den Antrag Ruf	8 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Scherrer	4 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Steinegger

.... die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Steinegger

.... délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner la baisse de la pollution, actuellement excessive.

Steinegger: Ich begrüsse in Artikel 1 die Zielsetzung des Schutzes der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Als übergeordnetes Ziel ist eine derartige Gesamtbetrachtung richtig. Man könnte aber daraus ableiten, dass bereits bestehende übermässige und ungesetzliche Belastungen dadurch sanktioniert werden. Es geht um Landschaftsschutz; es geht um Lärmbelastung; es geht um Luftschadstoffbelastungen. Diese drei Gefährdungen sind nun aber kein Problem des Al-

pengebietes als Ganzes, sondern es handelt sich um Probleme entlang der Transitachsen. Hier haben wir übermässigen Verkehrslärm. Die Abstrahlung von Lärm nach oben führt zwar dazu, dass in den engen Alpentälern auch Auswirkungen auf Wohngebiete in Hanglagen bestehen. In Seitentälern haben sie aber keine entsprechenden Probleme. An diesen Achsen haben wir die Luftschadstoffbelastung.

Beim CO₂ handelt es sich um ein globales Problem. Das SO₂-Problem ist im Kanton Uri beispielsweise trotz Verwendung von Dieselmotoren gering. Wir haben Grenzwertüberschreitungen beim Ozon. Hier handelt es sich auch um ein grossräumiges Problem, welches nur mit Senkungen beim den NO_x und HC-Immissionen in den Agglomerationen gelöst werden kann.

Konkrete Probleme bestehen in der Ueberschreitung der Stickoxidgrenzwerte im Reusstal und längs der N 2 bis Göschenen. Diese Grenzwertüberschreitungen finden somit nicht im Maderanertal auf der Krönten oder auf dem Oberalpstock statt, sondern in einem engen Parameter entlang der N 2. Wenn man dieses Problem lösen will, muss man an der Quelle, entlang der N 2, ansetzen. Diese Grenzwerte sind keine Erfindung der Urner, damit sie jammern können, sondern es handelt sich um eidgenössisches Recht. Wenn wir nun bereits übermässige Belastungen haben und während der Bauzeit zusätzliche Belastungen kommen, darf ein Alpen transit nicht zu einer zusätzlichen Gesamtbelastung führen. Er hat die von ihm ausgehenden zusätzlichen Belastungen bezüglich Lärm usw. durch positive Auswirkungen auf bereits vorbestandene Belastungen zu kompensieren. Dies ist beim Lärm durch Zusammenlegung der Bahnlinien und gleichzeitig durch verbesserten Lärmschutz möglich. Dies ist bei der Luftschadstoffbelastung dadurch möglich, dass durch ein gutes Angebot und gleichzeitig durch flankierende Massnahmen, wie sie von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen werden, erreicht wird, dass das NO_x-Problem an der N 2 gelöst werden kann – hier hat der Alpen transit einen konkreten Beitrag zu leisten.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, diese generelle Zielsetzung in Artikel 1 zu verankern. Nochmals: Es genügt nicht, den Alpenraum als Ganzes vor weiteren ökologischen Belastungen zu bewahren. Das Transitproblem ist nicht ein Problem des ganzen Alpenraumes, sondern ein Problem der Gebiete an diesen Transitachsen. Hier hat die Neat einen Beitrag zur Reduktion bereits bestehender übermässiger Belastungen zu leisten. Wenn man die Botschaft durchliest, ist diese Zielsetzung durchaus anerkannt. Sie kann deshalb auch festgeschrieben, sie kann normiert werden. Dazu lade ich Sie ein!

Kühne: In den Artikeln 1, 1bis, 2, 2bis ist der Fragenkomplex der flankierenden Massnahmen geregelt. Ich möchte Ihnen dazu die Stellungnahme der CVP bekanntgeben. Wir folgen der Mehrheit der Kommission (Präsident: Wir sprechen nur zum Antrag Steinegger, nicht zu Artikel 1bis!) Gut, dann werde ich ein zweites Mal antreten müssen.

Der Antrag von Herrn Steinegger lag der Kommission nicht vor; er war auch während der Fraktionsverhandlung noch nicht greifbar. Der Antrag Steinegger bringt aber eine Verstärkung von Artikel 1, indem er darauf hinweist, dass bereits bestehende Belastungen abgebaut werden sollen. Ich werte das vor allem als bereits bestehende Belastungen in regionaler Hinsicht, also eine Entlastung in den betroffenen Gebieten, zum Beispiel Uri und Tessin. Ich finde den Antrag Steinegger sinnvoll und kann ihm zustimmen.

Blocher: Obwohl dieser Antrag in der Kommission nicht vorlag, stimmt unsere Fraktion dem Antrag Steinegger zu. Es handelt sich um eine wesentliche, vom Standpunkt des Vertreters des Kantons Uri durchaus verständliche Verbesserung. Wir bitten Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Cette proposition n'a pas été soumise à la commission. Toutefois, le projet de transit alpin doit répondre à cinq exigences: dans le cadre de l'intégration européenne, préserver la position de la Suisse en Europe dans le secteurs des transports; en ce qui concerne l'environ-

nement, protéger nos alpes des nouvelles nuisances que ces transports risquent de nous amener; sous l'aspect du trafic à travers les Alpes, garantir un couloir ferroviaire efficace; pour le trafic rail et route, transférer le trafic marchandises, et, dernière exigence, servir également au transport des personnes. L'idée de M. Steinegger, dans la mesure où elle vise l'amélioration de la situation écologique sur les axes existants (par exemple dans le canton d'Uri ou dans celui du Tessin), répond à la philosophie de la commission. Mais si cette adjonction vise l'ensemble du pays, partout où il y a des impacts excessifs sur l'environnement, cela ne peut pas être accepté. Si j'ai bien compris M. Steinegger, sa proposition concerne uniquement les axes et, comme telle, elle pourrait être admise, mais pas au delà.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Artikel 1 umschreibt die Grundsätze und die Zielsetzungen dieser Vorlage, welche in fünf Punkten zusammengefasst werden können: Europäische Integration, Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweiz, ökologischer Schutz der betroffenen Alpentäler, Bereitstellung einer leistungsfähigen Schienenachse – von zwei Schienenachsen –, Absicht der Umlagerung von Strasse auf Schiene und letztlich natürlich der Personentransport. Herr Steinegger hat einen Antrag unterbreitet, der eine Erläuterung zu dieser Grundabsicht bringt. Es wäre vor allem eine Präzisierung der Ziele, die er nun erläutert. Die Kommission hatte keine Kenntnis von diesem Antrag. Wenn man aber den Antrag Steinegger wertet und im Kontext betrachtet, so will er tatsächlich die bestehenden Belastungen in den betroffenen Alpentälern, also entlang dieser Transitachsen, abbauen. Es wäre eine Utopie zu meinen, mit dem Bau dieser beiden Transitachsen könnte man gleichzeitig alle Umweltprobleme in allen Agglomerationen unseres Landes lösen – also im Raume Zürich oder Basel. Das ist Aufgabe des Umweltschutzgesetzes. Das ist Aufgabe der entsprechenden Verordnungen. Dieser Antrag ist eine Erläuterung zu den unbestrittenen Grundsätzen und könnte zu einem besseren Verständnis der Vorlage beitragen. Wie bereits gesagt, hat die Kommission hierzu keine Stellung genommen. Persönlich werde ich dem Antrag Steinegger zustimmen.

Bundesrat Ogi: Herr Steinegger will, dass das Alpentransitkonzept bestehende übermässige Belastungen abbaut. Übermässige Belastungen, Herr Nationalrat Steinegger, können sich insbesondere durch Lärm und Abgase ergeben. Das Verkehrsnetz muss gemäss Lärmschutz-Verordnung bis zum Jahre 2002 lärmtechnisch saniert werden. Sie können erahnen, welche Kosten das zur Folge haben wird. Übermässige Beeinträchtigungen der Luftqualität sind gemäss Luftreinhalte-Verordnung innert zehn Jahren zu beheben. Artikel 33 dieser Verordnung sieht vor, dass die zuständige Behörde die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder -beschränkenden Massnahmen trifft. Der Bundesrat nimmt diese Bestimmung sehr ernst. Das Alpentransitkonzept ist geeignet, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu lenken und dadurch übermässige Belastungen abzubauen. Durch eine geschickte Projektierung können auch die von der Bahn erzeugten Immissionen optimiert werden. In diesem Sinne und aufgrund der Präzisierungen des Kommissionspräsidenten und von Herrn Nationalrat Weber-Schwyz ist der Bundesrat bereit, diesen Antrag zu akzeptieren. Damit, Herr Nationalrat Steinegger – und ich spreche Sie jetzt auch als Urner an –, wollen wir einmal mehr unterstreichen, dass es uns ernst ist mit den beabsichtigten ökologischen Chancen aus dem Alpentransitkonzept, aber auch, dass wir die Anliegen der Bevölkerung an den Transitachsen generell ernst nehmen. Aber bitte, liebe Urner, Wunder dürfen Sie auch von uns nicht erwarten. Eine Swissmetro im Kanton Uri ist nicht möglich. Sie wissen, was ich damit meine. Ich darf zum Schluss auch noch anmerken: Eine bessere Informationsarbeit zugunsten der Urner Bevölkerung durch ihre Regierung wäre sehr wertvoll. Ich werde bei Artikel 3 noch einmal darauf zurückkommen müssen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Steinegger
Für den Antrag der Kommission

offensichtliche Mehrheit
Minderheit

Art. 1 bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung der Anträge der Minderheiten

Minderheit I

(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Vollmer, Zwygart)

Auf den Zeitpunkt des Baubeginns ist ein Konzept flankierender Massnahmen vorzulegen, damit auf Inbetriebnahme der Eisenbahn-Alpentransversale die durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen in der Schweiz vermindert werden gegenüber 1990/1991.

Minderheit II

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

Bei Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale muss feststehen, dass

- a. der Gütertransitverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollt;
- b. der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt.

Art. 1 bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter les propositions des minorités

Minorité I

(Diener, Ammann, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Carobbio, Vollmer, Zwygart)

Au début de la construction, il y aura lieu de présenter un projet de mesures d'appoint afin que, lors de la mise en service des transversales ferroviaires alpines, l'atteinte à l'environnement consécutive aux transports soit réduite en Suisse par rapport à 1990/1991.

Minorité II

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

Lors de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, il faudra garantir que

- a. le trafic marchandises transalpin traverse en principe la Suisse par le rail;
- b. le transit ferroviaire transalpin couvre les coûts qu'il occasionne en Suisse.

Frau **Diener**, Sprecherin der Minderheit I: Herr Bundesrat Ogi hat vorhin in seinem Votum gesagt, dass uns der begeisterte Blick nach vorn fehle. Die Verkehrsproblematik ist ein sehr komplexes Gebiet, vor allem auch verknüpft mit den Umweltproblemen. Wenn man sich die Mühe nimmt, diese Komplexität anzuschauen, dann fehlt einem effektiv die Begeisterung, einfach nur zu bauen, denn den Mut zu haben, einfach nur zu bauen, ohne die anderen Fragen zu berücksichtigen, das scheint mir heute nicht mehr sinnvoll. Ich habe übrigens in Ihrem Votum die flankierenden Massnahmen sehr stark vermisst. Sie haben kein Wort zu den flankierenden Massnahmen gesagt, obwohl wir in allen Hearings von allen Fachleuten darin bestätigt wurden, dass eine Neat ökologisch nur dann sinnvoll ist, wenn sie von flankierenden Massnahmen begleitet wird.

Nun, was will die Minderheit I? Die Minderheit I möchte die Neat in einen Rahmen stellen: Die Umweltbelastung, die der Verkehr heute erzeugt, muss abnehmen. Das wäre die ökologische Chance. Herr Bundesrat, der Verkehr bringt eben nicht nur Wohlstand, wie Sie gesagt haben, sondern er bringt ebenso sehr ganz grosse Belastungen.

Ich habe in meinem Rückweisungsantrag schon aufgezeigt und begründet, warum umweltpolitisch mit dem Bau einer

Neat allein nichts erreicht ist. Eine ökologische Chance kann nur mit einer Reihe von flankierenden Massnahmen genutzt werden. Aber Sie alle haben diese Rückweisung ja abgelehnt, und ich möchte auch nicht mehr auf meine vorherige Begründung zurückkommen.

Wir müssen uns aber doch vielleicht noch einige Fakten näher anschauen. Mit der Realisierung des EG-Binnenmarktes und der Forderung nach dem freien Waren- und Personenverkehr stellt sich doch der Zielkonflikt in ganz hartem Masse, einerseits die Frage des Umweltschutzes und andererseits die des Freihandels. Eine Verdoppelung der Gütertransportmengen (50 Prozent mehr Lastwagen, 70 Millionen neue Fahrzeuge) bedeutet 20 Prozent mehr Schwefeldioxid, 14 Prozent mehr Stickoxid, vom CO₂-Ausstoss ganz zu schweigen. Das sind doch die EG-Fakten. Da hilft eine Alpendurchlöcherung allein eben nicht weiter. Sie hilft höchstens mit, das Mobilitätsvolumen weiter zu vergrössern. Wenn wir mit dem Tunnelbau nicht die Verpflichtung verknüpfen, dass der Güterverkehr ganz auf der Schiene abgewickelt werden muss – das will die Minderheit II –, wenn die freie Wahl des Transportmittels immer noch oberste Maxime bleibt, wird die Neat zum unökologischen Pleiteloch, und das ist eine Tatsache.

Der Konkurrenzkampf Schiene/Strasse ist heute schon äusserst hart. Die Strasse als rollendes Warenlager ist billiger und schneller. Mit der Liberalisierung des Binnenmarktes öffnet sich diese Schere nochmals wesentlich. Durch die Beseitigung der verschiedensten Handelshemmnisse wird der Strassentransport schneller und um 25 bis 30 Prozent billiger, so hält es der Cecchini-Bericht fest. Zudem dürfen künftig auch Transporte für Drittländer ausgeführt werden, da das Capotageverbot aufgehoben wird. Anders gesagt: Der Strassentransport wird attraktiver, schneller und billiger. Wie wollen wir da einen kostendeckenden Gütertransport auf der Schiene erreichen? Das würde mich sehr interessieren, Herr Bundesrat.

Sie erinnern sich vielleicht noch an die letzte SBB-Budgetdebatte, an die Attacken auf die SBB, sie müssten besser rentieren, sie kosteten zuviel, der Gütertransport sei zuwenig kostendeckend, die Sparschraube müsse angezogen werden. Ich erinnere mich sehr wohl noch an diese Debatte. Wie stellen Sie sich, Herr Bundesrat, das für den künftigen Warentransport durch die neuen, sehr teuren Alpentunnels vor? Wer soll das bezahlen? Und wie? Welcher Unternehmer wird freiwillig auf die teurere und langsamere Bahn umsteigen? Da braucht es doch flankierende Massnahmen, und zwar ganz konkrete. Ein weiterer Problemkreis sind unsere Umweltnormen. Wir haben heute in der Schweiz strengere Lärmnormen als die EG. Die EG-Abgasnormen sind so vorgesehen, dass der Dreiwegkatalysator umgangen werden kann. Wo bleibt dann das Ziel unserer Luftreinhalte-Verordnung? Karel van Miert hat kürzlich festgehalten, dass ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsträger festgelegt werden müsste. Das ist doch für unsere schweizerische Verkehrspolitik eine Chance. Gehen wir doch als verkehrspolitische Pioniere in Europa voran, und binden wir die Neat und unsere Transitpolitik in die Forderung ein, dass die gesamte Umweltbelastung, die unsere Mobilität verursacht, gegenüber heute abnehmen muss. Das muss doch die Verhandlungsbasis mit der EG sein. In den 10 bis 15 Jahren, die bis zur Baubehandigung vergehen, bleibt genügend Zeit, die notwendigen flankierenden Massnahmen zu beschliessen und durchzuführen.

Herr Bundesrat, der Kanton Uri hat eine Standesinitiative eingereicht, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übriglässt. Nur mit Versprechungen lassen sich die Urnerinnen und die Urner nicht mehr abspeisen. Absichtserklärungen helfen nicht weiter, wenn Mann und Frau die Nasen und die Ohren voll haben. Daneben haben wir auch noch die Alpen-Initiative, die voraussichtlich vor das Volk kommt. Wenn wir den Alpenraum als Lebensraum erhalten wollen, braucht es heute ein verbindliches Verkehrskonzept, das keine weitere Transitstrassenkapazität mehr zulässt, also auch keine zweite Gotthardröhre. Sie haben vorher dem Antrag von Herrn Steinegger zugestimmt. Es ist ein Antrag, der sehr vage festhält, dass übermässige Belastungen abgebaut werden müssen, der aber überhaupt nichts konkretisiert. Ich frage mich, wie wir hier in diesem Parlament eine Mehrheit erhalten wollen, denn, was im-

mer wir politisch aufgreifen, es wird hier drin sehr umstritten sein.

Mein Antrag ist übrigens ein Antrag, der auch von der Zweckmässigkeitsprüfung her, die ja von Ihnen, vom Bund erarbeitet wurde, festgehalten ist. In der Zweckmässigkeitsprüfung (Seite 29) heisst es schwarz auf weiss: «Eine ökologische Politik würde verlangen, dass gesamthaft die Umweltbelastung abnimmt, sicher nicht mehr zunimmt.» Genau das ist der Inhalt meines Antrages, und was in Ihrer Zweckmässigkeitsprüfung steht, das wollen Sie heute nicht unterstützen und das Plenum wahrscheinlich auch nicht. Also ich frage mich, wofür man die Zweckmässigkeitsprüfungen überhaupt machte. Und da reicht auch das Beibehalten der bisherigen Verkehrspolitik leider nicht aus, auch wenn ich Ihre bisherige Verkehrspolitik, die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite, voll unterstütze, aber das reicht nicht aus, um das zu erreichen, was auch die Zweckmässigkeitsprüfung fordert. Sie haben gegen Schluss Ihres Votums gesagt, Europa konstruiere sich durch den Verkehr. Für mich ist das natürlich ein äusserst erschreckender Satz. Unser Leben, unsere Lebensgrundlagen haben doch eine viel höhere Priorität als der Verkehr, und wenn der Verkehr das Mass aller Dinge ist, dann frage ich mich, wie wir umweltpolitisch mit unseren Schwierigkeiten überhaupt noch fertig werden.

Ich möchte Sie also bitten, Herr Bundesrat, und Sie, meine Kolleginnen und Kollegen, geben Sie dieser Neat einen ökologischen Rahmen, wie ihn die Minderheit I dringend fordert.

Bircher Silvio, Sprecher der Minderheit II: Wir haben bisher – mit Artikel 1 – einen Konzeptbeschluss gefasst, der sich weitgehend auf die baulichen Elemente der Neat beschränkt. Wir müssen nun dringend darangehen, bei zwei, drei Beschlüssen, die jetzt in der Fortsetzung zu Artikel 1 und 2 folgen werden, entsprechende Ueberlegungen anzustellen, entsprechende gesetzliche Massnahmen einzubauen, welche auch die Zweckmässigkeit dieser Neat garantieren. Die Neat muss einen Beitrag zu einer wirksamen Umweltentlastung leisten, sie muss einen ökologischen Nutzen bringen, sie muss aber auch betrieblich funktionieren. Wir müssen in den Bundesbeschluss entsprechende Garantien einbauen, dass die Neat nach Inbetriebnahme auch benutzt wird und ausgelastet ist, also auch rentiert, und schliesslich müssen wir auch jetzt schon daran denken, entsprechende Bestimmungen einzubauen, damit wir eine Zustimmung des Volkes erreichen können.

Ich glaube, ohne solche flankierenden Massnahmen – oder sagen wir es konkret: es braucht nicht nur bauliche Elemente, sondern auch bestimmte verkehrspolitische Bestimmungen – wird diese Vorlage beim Volk keine Chance haben. Es ist ja klar und sicher wie das Amen in der Kirche, dass das Referendum in verschiedenen Regionen und aus verschiedenen Beweggründen heraus ergriffen werden und dass es zu einer Volksabstimmung kommen wird.

Ich setze an den Anfang der Begründung des Antrages der Minderheit II den Ausspruch von Bundesrat Hürlimann, als der Gotthard-Autobahntunnel 1980 eröffnet wurde. Bundesrat Hürlimann hat damals öffentlich erklärt, dass dieser neue Autobahntunnel keine Transitschwerverkehrsachse werden solle. Es sei der Wunsch und die Absicht der Behörden, mit dieser Autobahn unter dem Gotthard einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung im Inneren unseres Landes und für den Personenverkehr zu leisten. Aber wir wissen alle, wie sich diese Gotthardachse für den Schwerverkehr entwickelt hat: Wir hatten innerhalb von nur zehn Jahren eine Zunahme von rund 100 Lastwagen auf heute etwa 2000 Lastwagen pro Tag, also eine Verzwanzigfachung des Schwerverkehrs, wobei ein grosser Teil auf den Transitverkehr entfällt.

Wir haben im Parlament schon seit langer Zeit, also nicht erst mit der Beratung dieses Bundesbeschlusses, entsprechende Aufträge erteilt, gefordert, dass gesetzliche Grundlagen zu solchen flankierenden Massnahmen studiert und vorbereitet werden sollen. Im Juni 1983 ist im Ständerat bereits eine Motion des Urner CVP-Ständerates Muheim überwiesen worden, welche gesetzliche Grundlagen vom Bundesrat verlangte, damit der Schwerverkehr verpflichtend von der Strasse auf die

Schiene gewiesen werden könne, also genau das, was unser Minderheitsantrag heute verlangt. Wir haben auch in jüngerer Zeit deutliche Signale in dieser Richtung vernommen, ich erwähne die Alpen-Initiative.

Die Alpen-Initiative ist Mitte dieses Jahres sehr deutlich zustande gekommen. Sie verlangt genau dasselbe: Sie will den Gütertransitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene bringen. Sie will das Transitstrassennetz auf dem heutigen Niveau stabilisieren. Und wir haben am 2. März dieses Jahres die sehr grosse Zustimmung des Urnervolkes zu einer Standesinitiative erhalten, 6700 Ja zu 1600 Nein, welche ebenfalls die Verlagerung des Schwerverkehrs entlang dieser Transitachse von der Strasse auf die Schiene verlangt. Wir hörten auch die deutlichen Absichtserklärungen des Urner Regierungsrates. Sie sind uns in mehreren Schreiben zugegangen, ich zitiere nur einen Satz: «Die Umweltbilanz einer neuen Linie muss gegenüber heute positiv ausfallen, mit anderen Worten, eine neue Alpentransitlinie hat neben einer maximalen Rücksichtnahme auf unsere Umwelt bei Bau und Betrieb die Strasse zuverlässig in einem Masse zu entlasten, welches die neuen Belastungen mehr als kompensiert.»

Der Regierungsrat selbst hat dann die vage Formulierung vorgeschlagen, die vorhin von Kollege Steinegger ins Spiel gebracht worden ist. Es ist uns allen klar, und Sie haben es vorhin in der ganz kurzen Diskussion gehört, mit der Bestimmung, die wir Artikel 1 eben angefügt haben, haben wir überhaupt nichts Konkretes, sie ist eine reine Absichtserklärung. Die immer wieder konkret vorgeschlagenen und geforderten – ausformulierten – flankierenden Massnahmen fehlen, werden ausgespart.

Auch der Minderheitsantrag I von Frau Diener – wenn Sie ihn genau lesen – umgeht die Klippe, konkret vorzuschlagen, welche flankierenden Massnahmen im Neat-Konzept stehen sollen. Man wirft zwar dem Bundesrat vor, er spreche nicht Klarheit, er wolle die konkreten Vorschläge nicht auf den Tisch legen; aber der Antrag ist dann ebenfalls sehr ausweichend: Es sei ein Konzept flankierender Massnahmen vorzuschlagen, um die Umweltbelastung zu vermindern. Natürlich können wir auch dieser Formulierung grossmehrheitlich – alle hier im Saal, so hoffe ich wenigstens – zustimmen. Aber ich betone nochmals: Die konkreten Massnahmen, die konkreten Bestimmungen, werden leider nicht genannt und aufgezeigt.

Wir haben anlässlich unserer Hearings in der Kommission – die ja von den beiden Kommissionsreferenten in ihrem Eingangsreferat ausführlich umschrieben wurden – von mehreren Experten die Forderung nach solchen flankierenden Massnahmen ausgesprochen gehört. Aber die Experten haben immer betont, diese Massnahmen müssten von den politischen Behörden definiert werden.

Der Bundesrat selbst hat in seiner Botschaft und auch heute wieder im Referat von Herrn Bundesrat Ogi sein Konzept der flankierenden Massnahmen etwa so umschrieben: Wir haben die 28-Tonnen-Limite. Sie garantiert uns mindestens, dass keine 40-Tönnner durch die Schweiz fahren. Wir haben daneben das Sonntags- und Nachtfahrverbot für den Lastwagenverkehr. Daneben streben wir noch bahntechnische Verbesserungen an. Dann sagt der Bundesrat weiter, dass seiner Ansicht nach das Preisniveau beim Schwerverkehr zu tief sei, dass mit preislichen Massnahmen unbedingt eine gewisse Garantie erreicht werden müsse, dass sich der Verkehr, die Mobilität, nicht weiter nach oben bewege. Aber, so äusserte sich der Bundesrat, er könne und wolle nicht von sich aus in die Preisstrukturen eingreifen. Man müsse das dem Markt überlassen. Aber die bisherige Entwicklung habe gezeigt, dass sich Schwerverkehr auf der Strasse einerseits und Bahngüterverkehr auf der anderen Seite preislich eher gegen unten trieben, dass ein Dumping gegen unten stattgefunden habe. Die Korrektur, die nun der Bundesrat vorschlägt, besteht einzig und allein in einer gewissen Mehrbelastung des Schwerverkehrs auf der Strasse durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Aber auch da muss ich anknüpfen an die jüngsten Beschlüsse des Bundesrates, die sehr vage aussehen und für den nächsten Zeithorizont keine Klarheit bringen. Der Bundesrat hat am letzten Montag beschlossen, dass man die bisherige pau-

schale Schwerverkehrsabgabe – der jeglicher Steuerungscharakter abgeht –, die nicht leistungsabhängig ist, vorläufig einmal beibehalten wolle. Der bisherige Vorschlag zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist also vorläufig wieder sistiert worden.

Es sind schon mehrmals die Expertenberichte – die Zweckmässigkeitsstudie, die dieser Neat voranging, aber auch der Umweltverträglichkeitsbericht – erwähnt worden. Ich habe in diesem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Stufe I, der direkt die Begleitung zu dieser Botschaft darstellt, nachgeschaut, was die Verfasser – das Bundesamt für Verkehr und auf fachlicher Seite die Arbeitsgemeinschaft Ernst Basler, Ingenieurbüro – zu den flankierenden Massnahmen aussagen. Im Umweltverträglichkeitsbericht steht zusammengefasst, dass das starke Verkehrswachstum auf der Strasse entlang der Transitachsen Massnahmen erfordere, dass der Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern sei. Dann steht wörtlich: «Die Vorbereitung und Einleitung dieser Massnahmen bilden die Voraussetzung dafür, dass der Alpentransit im Zeitpunkt der Eröffnung erfolgreich sein kann.» Schematisch wird dann im Umweltverträglichkeitsbericht gezeigt, wie sich die Verkehrsnachfrage auf der Strasse bis ins Jahr 2010 etwa entwickeln werde. Es wird vorausgesagt – immer laut UVB –, ohne den Alpentransit würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Strasse etwa verdoppeln. Mit dem Alpentransit gäbe es eine Zunahme des Strassenverkehrs um etwa zwei Drittel, etwa 60 Prozent. Mit dem Alpentransit und mit flankierenden Massnahmen allein sei dann gewährleistet, dass der Zuwachs des Strassenverkehrs nur minim ausfallen würde. Es sind keine quantifizierten Aussagen gemacht worden, deshalb habe ich sie so zusammengefasst, wie sie im Bericht stehen. Dies sind deutliche Signale, dass wir den Alpentransit mit flankierenden Massnahmen kombinieren müssen, wenn wir nicht trotz Neat eine gewaltige Zunahme des Strassenverkehrs erreichen wollen.

Auch der Umweltverträglichkeitsbericht – Sie sehen, ich kreise immer um die konkrete Nennung unserer flankierenden Massnahmen – macht keine konkreten Vorschläge. Wir schlagen Ihnen vor, in Artikel 1bis Buchstabe a und nachher sinngemäss auch im Artikel 2bis, dass wir einerseits den Gütertransitverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene statt auf der Strasse befördern müssen. Das ist also eine klare Pflicht. Gekoppelt ist diese Bestimmung mit Buchstabe b, dass dieser Verkehr seine der Schweiz entstehenden Kosten zu decken habe. Wir verlangen dann im Sinne einer Kongruenz in Artikel 2bis einen Verzicht auf den Ausbau des Transitstrassennetzes.

Wir sind überzeugt, dass die Massnahmen zur Güterverlagerung auf die Schiene eine unbedingte Notwendigkeit darstellen. Ich habe dies ökologische und umweltmässig begründet. Wir haben von mehreren Referenten in der Eintretensdebatte gehört, dass es nicht nur um ein Bauwerk gehen dürfe. Auch Herr Bundesrat Ogi hat deutlich gesagt, es müsse auch um den Schutz unseres Alpengebietes gehen. Aber deshalb müssen wir garantieren, dass der Schutz des Alpenraumes vor dem Schwerverkehr auch in Zukunft gewährleistet ist, dass keine Verdoppelung des Strassenverkehrsvolumens gemäss UVB stattfindet oder dass keine 60-Prozent-Zunahme des Strassenverkehrs stattfindet, wenn wir keine flankierenden Massnahmen einbauen!

Ich möchte aber über diesen ökologischen Aspekt hinaus sagen: Wir müssen diese flankierenden Massnahmen ergreifen, damit der Alpentransit auch wirtschaftlich zum Tragen kommt. Diese grossen Investitionen werden sich nämlich nur lohnen, wenn die Güter auch wirklich auf der Schiene befördert werden.

Ich bitte Sie also, in der Absicht, dass wir nicht nur ein Bauwerk wollen, sondern dass wir auch einen effektiven Schutz des Alpenraumes erzielen wollen, unseren flankierenden Massnahmen – einerseits konkret hier beim Artikel 1bis, nachher aber auch beim Artikel 2bis – zuzustimmen und es nicht bei rein deklaratorischen Absichtserklärungen zu belassen, wie wir sie jetzt in Artikel 1 hinzugefügt haben, aber wie sie leider auch im Minderheitsantrag Diener enthalten sind.

Kühne: Es geht um die Frage, welche flankierenden Massnahmen wir einführen wollen und zu welchem Zeitpunkt. Ich stelle fest, dass es flankierende Massnahmen gibt, die nicht in diesem Beschluss enthalten sind, so das Nachtfahrverbot, das Sonntagsfahrverbot, die 28-Tonnen-Limite, und auch die Schwerverkehrsabgabe könnte man als flankierende Massnahme bezeichnen. Man darf feststellen, dass diese flankierenden Massnahmen dazu geführt haben, dass ein wesentlicher Teil des Transitverkehrs an der Schweiz vorbeifährt und in der Regel den Weg über den Brenner wählt. Wir sehen uns den Forderungen nach solidarischen Verhalten gegenüber unseren Nachbarn ausgesetzt. Wir haben die Forderung nach einem Strassentransitkorridor für 40-Tonnen-Fahrzeuge auf dem Tisch, und das wird immer wieder als Druckmittel gegen uns angewendet, wenn es in Verhandlungen um den Europäischen Wirtschaftsraum geht. Unsere Gegenofferte ist, einen Alpentransit auf der Schiene sicherzustellen. Die Zeitspanne würde frühestens in zehn Jahren beginnen und andauern, bis das Werk in fünfzehn bis zwanzig Jahren wirklich fertig ist. Wir sind der Ansicht, dass das Ganze trotzdem ein Verhandlungspfad für unsere Verhandlungen mit Europa ist. Ich verweise auf die Ausführungen, die Herr Blocher gestern in diesem Zusammenhang gemacht hat.

Mir persönlich ist immer wieder passiert, dass, wenn ich mit Parlamentariern aus Deutschland, aus Italien oder aus Österreich zusammentreffe, die Frage nach dem Transit gestellt wird. Alles andere an der Schweiz interessiert sie bedeutend weniger. Die Transitfrage steht allein im Vordergrund; also müssen wir ein Angebot machen, das für unsere Nachbarländer interessant ist, und deshalb sind auch die flankierenden Massnahmen entsprechend anzusetzen. Wenn wir Auflagen machen, die jegliches Interesse an der Vorlage sofort zunichte machen, bevor wir überhaupt einen Meter Tunnelbau in Angriff genommen haben, kommen wir nicht zum Ziel. Das Ziel muss sein, dass der Alpentransit – wenn wir die Objekte dann in Betrieb nehmen – leistungsfähig ist, dass er attraktiv ist, dass ein gutes Angebot vorhanden ist, und nicht, dass wir eine Zwangsbenützung vorschreiben und entsprechend das Angebot verschlechtern. Die Alpentransitvorlage kann für uns ein Verhandlungstrumpf sein, und wir haben nun die Möglichkeit, diesen Trumpf im richtigen Moment und geschickt auszuspielen. Dann sind aber die Möglichkeiten fertig. Den Trumpf wieder vom Tisch nehmen und ein zweites Mal ausspielen – wie man es jetzt mit diesen flankierenden Massnahmen machen möchte – können wir nicht. Mit solchen Jassern spielt niemand!

Schmid: Bei jedem grösseren Bauvorhaben heisst die Kernfrage: Was sollen wir mit der Realisierung eines Projektes für Probleme lösen, und wie sind diese Problemlösungen prioritär zu gewichten? Die Neat ist zweifellos ein enormes Vorhaben, welches einem schon rein äusserlich suggeriert, es gehe vordringlich um Transportprobleme. Das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Transitgüterverkehr, nimmt Jahr um Jahr zu, und so liegt es auf der Hand, dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wenn nicht auf der Strasse, dann doch noch lieber auf der Schiene. Nun haben wir aber längst die Erfahrung gemacht, dass wir das Gesamtverkehrsvolumen nicht stabilisieren können, wenn wir einfach bereitwillig immer mehr Strassen und Schienenstränge bauen. So ist eigentlich das Verkehrsproblem nicht mehr in erster Linie eine Kapazitätsfrage, sondern eine Umweltfrage. Bevor wir planen und bauen, müssten wir uns überlegen, wieviel Verkehr denn eigentlich notwendig, sinnvoll und noch zuträglich ist. Ins Endlose können wir doch den Speditionsbedürfnissen Europas nicht nachgeben, sonst bauen wir nämlich alle 12 Jahre eine neue Neat, und jede Linienvariante, die jemals auf dem Reissbrett entworfen wurde, kommt dann letztlich auch noch zum Zug, von den Strassenverbindungen gar nicht zu sprechen! Nicht erst später, schon jetzt ist das Verkehrsproblem in erster Linie von der Menschen- und Umweltverträglichkeit her zu beurteilen, und wenn wir das tun, können wir dem geplanten Vorhaben nur zustimmen, wenn es in dieser Hinsicht eine Verbesserung herbeiführt. Alles andere ist Scheinökologie und be-

stenfalls Pflästerlipolitik. Hier erkennt man, wie rasch gewissen Grünangehauchten der ökologische Atem ausgeht. Auch die sozialdemokratischen Minderheitsanträge Bircher und Ulrich, die wir zwar unterstützen, sind im Grunde Symptombekämpfung, solange man nicht dem Rückweisungsantrag zustimmt.

Die Schweiz ist moralisch nicht verpflichtet, jeden grösstenfalls durch Standortvorteile der Produktion, durch Zollbegünstigungen und zwischenstaatliches Lohngefälle entstehenden Verkehr durch den Alpenwall zu befördern. Wir sind keine Solidaritätsmasochisten. Europa soll ein gescheiteres, nämlich dem Prinzip der Dezentralität verpflichtetes Versorgungskonzept anstreben, damit das Verkehrsaufkommen einen gewissen Plafond nicht überschreitet. Wenn nun die vier kommerziellen Freiheiten exzessiv auf dem Buckel der Menschen und der Natur ausgelebt werden sollen, dann sagen wir nein zur freien und unbeschränkten Durchfahrt. Wir schieben damit die Verkehrslawine nicht auf Österreich ab, denn unser Nachbarland wird, wie auch schon, darauf den einzigen Schluss ziehen und sagen: Da machen wir auch nicht mit.

Die Umweltfrage ist von weittragenderer Bedeutung als die Speditionsfrage. Wir leben in ganz Europa kein bisschen besser mit dem doppelten, dem dreifachen, vierfachen Verkehrsvolumen. Deshalb nehmen wir nur Mehrverkehr in Kauf, wenn dann auch gesamthaft gesehen die durch den Verkehr verursachte Umweltbelastung abnimmt. Das bedeutet natürlich im Endeffekt, dass wir nicht mehr Schienen und Strassen parallel und unabhängig voneinander ausbauen und von der freien Auswahl des Verkehrsmittels Abschied nehmen, einer heiligen Kuh, die doch nur das goldene Kalb der unersättlichen Geschäftemacher ist.

Der Minderheitsantrag Diener ist die erste Bedingung, die erfüllt werden muss, wenn wir uns zu einem solchen Vorhaben ohne vorgesehene Verkehrsplafonierung positiv stellen sollen.

Im Namen der grünen Fraktion ersuche ich Sie, diesen Antrag zu unterstützen.

Müller-Meilen: Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion bitte ich Sie, die beiden Minderheitsanträge zu Artikel 1 bis abzulehnen. Im genehmigten Artikel 1 ist klar festgehalten, dass eines der Ziele der Alpentransitvorlage die Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr und der ökologische Schutz der Alpen ist. Mit dem Antrag Steinegger haben wir zusätzlich die Entlastung schwer betroffener Gegenden als weiteres Ziel aufgenommen. Zu diesen Zielen stehen wir voll und ganz. Dass zur Erreichung dieser Ziele auch flankierende Massnahmen gehören, ist unbestritten. Sie bestehen teilweise bereits; Herr Kühne hat sie genannt. Sie bestehen zum Teil trotz internationaler Kritik.

In diesen Alpentransit-Beschluss sollte man aber nicht wesenfremde Elemente einbauen. Die gesamten durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen können beispielsweise nicht durch Eisenbahn-Basistunnels reduziert werden. Also muss das Ziel des Antrages Diener, eine Reduktion gegenüber 1990/91, durch Massnahmen auf den übrigen Verkehrsnetzen und bei den Fahrzeugen erreicht werden. Man will auf dem Buckel der Alpentransitvorlage Massnahmen verwirklichen, die andere Gesetze betreffen. Das scheint mir unredlich. Man verhindert damit das politisch Mögliche.

Was heisst es übrigens, dass «die Mobilität der Ökologie untergeordnet» werden muss, wie das Frau Diener in der Eintretensdebatte gesagt hat und wie es Herr Schmid in etwas anderer Formulierung wieder aufgenommen hat? Heisst das, dass die Fahrkilometer kontingentiert werden sollen? Heisst das, dass nur noch mit Bewilligung Auto gefahren werden kann? Hier wäre es nötig, dass die grüne Fraktion einmal ihre Karten völlig offenlegt und nicht nur um den heissen Brei herum spricht.

Zum Antrag Bircher: Zur obligatorischen Verlagerung des Gütertransitverkehrs durch die Alpen auf die Schienen, die wünschbar und auch Ziel der Vorlage ist, fehlen heute die Verfassungsgrundlagen. Sie widerspräche auch internationalen Verpflichtungen. In dieser Richtung zu arbeiten ist zweifellos das Ziel unseres Verkehrsministers in den wichtigen, gegen-

wärtig und künftig nötigen Verhandlungen über ein Transitabkommen. Aber hier enge Fesseln zu beschliessen geht nicht an. Im Antrag Bircher wird in Buchstabe b verlangt, dass die Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale erst dann erfolgen kann, wenn der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt.

Wir müssen uns die Konsequenzen dieser Formulierung vor Augen führen. Stellen Sie sich einmal vor, die Alpentransversalen sind gebaut, und es stellt sich heraus, dass keine volle Deckung der entstandenen Kosten erreicht werden kann. Dann dürfte der Betrieb gemäss diesem Antrag nicht aufgenommen werden. Wir hätten zwar die Immissionen des Bauens gehabt, aber die Früchte des Baus könnten wir nicht ernten. Glauben Sie wirklich, dass die Schweizerinnen und Schweizer im Jahre 2010 zu einem solchen Schildbürgerstreich bereit wären?

Wir sollten uns hüten, Sachen in diesen Beschluss zu schreiben, die durch diesen Beschluss gar nicht erreicht werden können, sondern ganz andere Gebiete beschlagen, wie die Reduktion der gesamten Umweltbelastung durch den Verkehr oder internationale Verkehrsabmachungen. Ich empfehle Ihnen, beide Anträge abzulehnen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt mit allem Nachdruck flankierende Massnahmen. Einen ersten Schritt haben wir in Artikel 1 gemacht. In Artikel 2 Buchstabe c sind weitere vorgeschlagen, ebenso nun durch Minderheitsanträge in Artikel 1bis. Wir sind der Meinung, dass es richtig ist, dass man die flankierenden Massnahmen in einen besonderen Artikel hineinnimmt, um ihnen das besondere Gewicht beizumessen. Man ist sich bewusst, dass die neuen Verkehrsachsen nicht ohne bestimmte Vorkehrungen Personen und Güterverkehr übernehmen werden. Die heute in allen Zeitungen zu lesenden Berichte über die S-Bahn in Zürich zeigen, dass der Verkehr nicht einfach automatisch auf die Schiene kommt.

Wir wissen, dass die Umweltbelastung eine schwebende Gefahr ist. Diese Verantwortung nimmt uns niemand ab, und unsere Massnahmen helfen – auch im Ausland – mit, zu neuen Bewegungen zu kommen.

Aus den verschiedenen Anträgen sehen wir, dass es kein einfach zu lösendes Problem ist. Die Grundfrage bleibt aber: Wie gelingt es, Schiene und Strasse zu verknüpfen, und zwar möglichst dort, wo die Güter fabriziert werden, falls man sie überhaupt transportieren muss?

Es braucht schon heute ein Transitkonzept für die Bahnen; denn die Erhaltung von Güterkapazitäten braucht eine ständige Anstrengung. Die verkehrspolitischen Massnahmen sind vielfältiger Natur. Zum Teil bestehen sie bereits und zeitigen Wirkung. Sie wurden hier schon mehrfach erwähnt. Die 28-Tonnen-Limite und das Sonntags- und Nachtfahrverbot stehen da im Vordergrund.

Wie weiter? Transitabkommen – auch diese könnten eine Wirkung zeitigen. Um erneut zu unterstreichen, dass es uns als Schweiz mit den Anliegen des Umweltschutzes ernst ist, braucht es auch die Hilfe von entsprechenden Artikeln im Alpentransit-Beschluss; der Bundesrat muss diesen Auftrag vom Parlament bekommen.

Wir wissen weiter, dass in dieser Woche der Bundesrat gewisse Massnahmen entschieden hat: Die Schwerverkehrsabgabe soll leistungsbezogen werden. Der Oekobonus steht in Aussicht. Es wird aber lange dauern, bis auch diese Massnahmen effektiv in Kraft sein werden. Und doch: übers Portemonnaie lässt sich vieles regeln. Darum brauchen wir Lenkungs-massnahmen.

Ich danke dem Bundesrat, dass er diese Lenkungs-massnahmen ins Auge gefasst hat, und hoffe, dass sich das Parlament und das Schweizervolk dazu durchringen können. Weiter ist der Verzicht auf den Ausbau von neuen Strassen, insbesondere auf den Bau von neuen Strassentunneln am Gotthard und am San Bernardino, von entscheidender Bedeutung. Wir haben ja den Entscheid der Urner Bevölkerung zur Kenntnis genommen. Er tendiert genau in diese Richtung. Es gilt ganz einfach, die Verkehrswertigkeit der Bahn möglichst ideal zu halten, damit Preis und Qualität stimmen und damit auch die

Mengenrelation mit den Kapazitäten in Einklang zu stehen kommt.

Die Forderung der Anrechnung der externen Kosten ist je länger, desto wichtiger. Alle Verkehrsträger sollten ihre Kosten tragen. Es ist zu bedauern, dass wir nicht gleichzeitig mit dem Alpentransit-Beschluss ein Transitverkehrsgesetz verabschieden können. Dann wäre z. B. die Alpen-Initiative durchaus schon zum Teil erfüllt.

Die Netzwirkung der neuen Eisenbahnanlagen soll aber nicht nur dem internationalen Transitverkehr oder den grossen Städten dienen, sondern auch dem regionalen Eisenbahnverkehr. In dieser Beziehung bestehen grosse Bedenken, dies vor allem im Raume Chiasso/Lugano/Bellinzona/Locarno.

Herr Bundesrat Ogi hat in seinen Ausführungen beim Eintreten erklärt, dass man keine Bedenken zu haben brauche in bezug auf den Regionalverkehr, er werde nicht auf die Strasse verdrängt. Aber wir teilen die Befürchtung, dass dies geschehen wird, wenn nicht flankierende Massnahmen zum Tragen kommen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass zwei Tunnels durch die Alpen ohne flankierende Massnahmen ein kopfloses Ungetüm sind, das uns mehr bedroht als hilft.

M. Friderici: En déposant sa proposition de minorité, Mme Diener a clairement dit qu'elle visait à réduire les atteintes à l'environnement. Nous avons déjà repris ces dispositions dans la proposition de M. Steinegger à l'article premier. Si Mme Diener voulait être conséquente, elle pourrait donc retirer sa proposition de minorité. En effet, le projet du Conseil fédéral stipule ceci: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances et servir au transport des personnes.»

Madame Diener, vous êtes contre le trafic de transit. Or, nous avons besoin de ce trafic, qui est engendré par le commerce. Etant donné notre haut niveau de vie, nous commerçons énormément avec l'étranger et si nous faisons un bilan du trafic de transit des marchandises importées par la Suisse qui passent devant nos voisins, nous serions déficitaires, nous offrons moins de prestations à l'étranger que nous en exigeons de leur part. Vous-même, Madame, lorsque vous partez en vacances à l'étranger, vous faites exactement ce que font les étrangers lorsqu'ils passent à travers le tunnel du Gotthard. Nous ne pouvons exiger des autres ce que nous ne voulons pas nous imposer. Le trafic de transit, nous devons le tolérer, sur le plan des accords internationaux que nous avons passés, mais aussi sur le plan de l'éthique personnelle.

M. Bircher n'est malheureusement pas là pour entendre ce que je vais lui répondre. Sa proposition de minorité a au moins une chose de bien: à la lettre b, il demande que le transit ferroviaire transalpin couvre les coûts qu'il occasionne en Suisse. Je crois qu'il faut ici faire preuve d'un peu de réalisme, car cette proposition est assez angélique. Personne ne peut garantir que le transit ferroviaire à travers ces nouvelles transversales couvrira les coûts qu'il occasionne. Nous-mêmes, nous ne le demandons pas. Nous sommes d'accord que ce trafic ferroviaire soit subventionné par la Confédération sur certains points. C'est d'ailleurs la réponse que nous faisons également aux pays qui tolèrent ce transit par leur territoire.

La lettre a de la proposition de minorité II Bircher néglige les accords internationaux en vigueur avec nos partenaires européens depuis plus d'un siècle. Ces accords, et notamment les accords qui ont été signés en 1918, garantissent la réciprocité en ce qui concerne le transport routier. En exigeant que le trafic de marchandises traverse la Suisse par le rail, M. Bircher nous obligerait à dénoncer ces accords internationaux et à faire fi de la liberté du commerce et de l'industrie qui est pourtant garantie par la constitution.

Je voudrais répondre à M. Bircher sur un point qu'il ne connaît certainement pas. Ces nouvelles transversales ferroviaires alpines faciliteront le transport combiné, non pas tel que nous le voyons à la manière suisse – le feroutage – en chargeant un moyen de transport sur un autre moyen de transport, ce qui n'a absolument rien d'écologique, mais le transport combiné de containers et de caisses mobiles. Or, il y a seulement une dizaine d'années, alors que les entreprises ferroviaires ne

croyaient pas à ce système, ce sont principalement des entreprises de transport privées qui ont développé le transport combiné et qui l'ont imposé aux chemins de fer. M. Bircher était pourtant présent l'année dernière à Bruxelles au congrès Eurorodal et il a certainement entendu M. Menzinger, Directeur général de Danzas, l'annoncer à la tribune.

Nous pouvons faire confiance à l'industrie privée, qui utilise toujours le moyen le plus adéquat, c'est-à-dire celui qui finalement rend les meilleurs services et coûte le moins cher. Dès lors, je crois que ces propositions de minorité I et II ne sont absolument pas nécessaires. Le groupe libéral s'en tiendra à la proposition de la majorité de la commission.

Blocher: Es ist ja schon eigenartig, dass die gleichen Leute zwei verschiedene Minderheitsanträge unterstützen, die den gleichen Artikel und den gleichen Absatz betreffen. Korrekt wäre entweder das eine oder das andere.

Nun zur Minderheit II: Soweit ich sehe, ist das der sozialdemokratische Antrag, unterstützt von den Grünen. Der Minderheitsantrag I ist dann der Antrag der Grünen, unterstützt von den Sozialdemokraten.

Ich nehme Antrag II voraus, weil mir scheint, der Antrag der Sozialdemokraten sei etwas klarer und auch etwas ehrlicher formuliert. Aber er ist ein unmöglicher Antrag; würde man ihm zustimmen, wäre die Alpentransversale erledigt.

Zu Artikel 1bis: Wenn wir der Alpentransversale nach diesem Antrag der Minderheit II zustimmen würden, würde das dazu führen, dass wir zwar eine Bahn bauen, aber sie nie in Betrieb nehmen könnten. Man könnte sie nicht betreiben, das wäre mal etwas Neues. Wir haben ja viele Bauvorhaben, die beschlossen sind, für die Geld ausgegeben wird, die aber nicht gebaut werden. Das kennen wir schon.

Jetzt kommt etwas Neues: Planen und bauen, aber nicht in Betrieb nehmen. Das geht einen Schritt weiter. Warum können wir sie nicht betreiben? Bei Betriebsaufnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale muss nach Artikel 1bis Buchstabe b feststehen, dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten deckt. Das ist unmöglich. Bei einem solchen Bauvorhaben ist es ausgeschlossen, dass bei Betriebsaufnahme diese Kosten gedeckt werden können. Eine andere Behauptung ist unehrlich. Das ist an sich auch nichts Besonderes. Als Unternehmer weiss ich, dass bei kaum einer Anlage, die in Betrieb genommen wird und die einige Jahre bestehen muss, die Kosten am Anfang gedeckt werden können. Die Rentabilität ist eine Frage der Auslastung. Wir können doch nicht eine Bahn bauen, die am Anfang bereits rentiert und ausgelastet ist.

Artikel 1bis Buchstabe a: Danach muss feststehen, dass der Gütertransitverkehr durch die Alpen grundsätzlich auf der Schiene durch die Schweiz rollt; und das muss bei Inbetriebnahme feststehen. Das können Sie ja erst sagen, wenn dann wirklich die Bahn betrieben wird und der Verkehr mit der Zeit auf die Bahn umgeladen wird.

Der Artikel gemäss Minderheit II führt dazu, dass diese Bahn nie in Betrieb genommen wird. Darum meine ich: Wenn wir diesem Artikel zustimmen, dann können wir die Bahn nicht realisieren. Dann hat es auch keinen Wert, noch Geld auszugeben.

Zum Antrag der Minderheit I, der unklar und meines Erachtens auch weniger ehrlich ist als der Antrag der Minderheit II, auch wenn er von den gleichen Leuten unterzeichnet wurde: Mit diesem Artikel verlangen Sie etwas Unmögliches. Sie verlangen etwas, was für die ganze Schweiz gilt, was sie in Verwirklichung mit einer Nord-Süd-Achse erbringen müsste. Es ist doch nicht so, dass – mit dem Ziel in Artikel 1, den wir hier ja beschlossen haben, um dieses Ziel zu erreichen – keine flankierenden Massnahmen beschlossen würden. Solche flankierenden Massnahmen sind in der Vorlage enthalten und sind auch beabsichtigt. Die Annahme des Antrages der Minderheit I heisst, ein Konzept zu verankern, das ganz andere Verkehrsträger beschlagen würde.

Der Artikel gemäss Minderheit I ist zwar etwas weniger «gefährlich» als der Antrag II, weil hier die Bahn nicht zuerst gebaut würde, sondern sie würde nur geplant, und bevor man sie baut, würde sie dann gestoppt, aber Hunderte von Millionen

würden natürlich ausgegeben, zumindest 700 Millionen. Dann würde man die Bahn nicht realisieren. Diesen Konzeptstreit, der hier losginge, den möchte ich dann sehen. Die ganze Schweiz, also auch der Raum Genf und Tessin und Schaffhausen und St. Gallen, wäre so miteinbezogen, also Gebiete, die gar nicht direkt vom Nord-Süd-Verkehr betroffen sind.

Nun gibt es allerdings Leute, die haben den Antrag mitunterzeichnet, die sagen: An sich kann man dem gut zustimmen. Man muss eigentlich gar nichts machen, man muss ja eigentlich nur ein Konzept vorlegen. Man verlangt ja nur ein Konzept bis zum Baubeginn. Machen muss man nichts. Wenn Sie so hinterhältig argumentieren, dann müssen Sie den Artikel ablehnen, weil er hinterhältig ist. Aber wenn Sie das Konzept dann noch realisieren möchten und glaubwürdig sein wollen mit diesem Antrag, dann ist die Alpentransversale gestorben. Man kann eine Alpentransversale natürlich auch mit solchen Anträgen erledigen, aber dann ist es vielleicht besser, man sagt von vornherein nein.

Unsere Fraktion lehnt beide Minderheitsanträge ab.

M. Rebeaud: Je remercie M. Blocher de sa franchise et de la clarté de son exposé. Il part de l'idée que les buts inscrits dans l'article premier de la loi, y compris l'adjonction apportée par M. Steinegger, ne doivent pas être atteints. Vous voulez les considérer, comme souvent les buts énoncés au début de nos lois, comme des objectifs vers lesquels il faut tendre mais qu'on ne veut pas atteindre. Donc les propositions de minorité sont nécessaires, parce qu'elles vous donnent l'obligation, dans la réalisation du projet et dans la mise en service du tunnel, de faire en sorte que les buts énoncés à l'article premier soient réellement atteints. C'est une garantie nécessaire. Monsieur le Conseiller fédéral, pour que nous puissions joindre notre enthousiasme au vôtre si vous le souhaitez. Mais c'est une condition sine que non, car si on part de l'idée – comme l'a expliqué M. Blocher – que les buts de l'article premier ne seront pas atteints, il vaut mieux ne pas en parler du tout.

Tout à l'heure, M. Ogi a repris à son compte la citation suivante: «L'Europe se fera par les transports.» En vous entendant, je me suis dit que c'est un peu comme si les Waldstätten avaient affirmé il y a 700 ans: «La Suisse se fera par l'armée.» Or, les premiers Suisses n'ont jamais tenu un tel propos. Ils ont rédigé un pacte et l'ont signé sous la protection divine en prenant toute une série de précautions et en avançant toute une série de valeurs qui démontraient que la vérité des armes, si elle était nécessaire, n'était pas la vérité ultime. L'Europe, Monsieur le Conseiller fédéral, a sans aucun doute besoin de transports mais elle ne peut pas se construire sur cette priorité exclusive parce qu'elle serait alors détruite par les transports. Vous feriez alors à mon corps défendant ce que j'appelle «l'Europe des rouleaux compresseurs», et ce n'est pas celle que nous voulons. Il faut donc prendre des précautions.

La page 25 du message fait état d'une étude d'opportunité qui est une espèce de vaste étude d'impact. Cette étude énumère certaines conditions à la réalisation de l'ensemble du programme. Elle indique que le projet est écologiquement acceptable s'il remplit plusieurs conditions: provoquer le transfert au rail du trafic routier, en particulier sur les longues distances, ménager le paysage et les sites, réduire globalement les nuisances infligées à l'environnement. La proposition de minorité Diener ne demande rien d'autre. Si M. Ogi a accepté l'impression de ce passage dans le message, je suppose qu'il pense faire quelque chose et qu'il avait une idée de ce que cela signifiait. Je crois qu'il le comprend très bien, parce qu'il dispose des instruments techniques et des concepts théoriques nécessaires. Ils sont contenus dans le rapport Infras.

Quand on nous dit que ces conditions sont trop vagues et peu claires, c'est faux: tout est contenu dans ce rapport, que les membres de la commission ont reçu et dont j'ai connaissance. Avec les expériences effectuées ces dernières années en matière d'étude d'impact, nous disposons de tous les concepts et de tous les instruments de mesure qui permettent d'évaluer la charge globale sur l'environnement.

Ceci revient à dire que si nous refusons ces deux propositions de minorité nous sommes d'accord de prendre le risque de

donner raison à M. Blocher, c'est-à-dire de percer le trou et d'accepter une destruction irréversible, continue et globale de la qualité de l'environnement. Nous pourrions alors aussi mesurer les dégâts.

J'ajoute encore deux mots à l'intention de M. Friderici. Il n'est pas là, mais vous lui transmettez. Je suis un peu perplexe lorsque j'entends un libéral accepter d'avance que le chemin de fer ne couvrira pas ses coûts. Nous, nous voulons qu'un jour, et le plus vite possible, il couvre ses coûts! L'automobile aussi. Et non seulement ses coûts immédiats, mais encore ses coûts écologiques et sociaux. Je trouve qu'il n'est pas très rigoureux pour un libéral d'accepter comme une évidence éternelle ce genre de déficit forcément couvert par la collectivité. D'autre part, je ne trouve pas – ce sera mon deuxième mot – que la manière dont M. Friderici a fait tout à l'heure la leçon à notre collègue Verena Diener soit à la hauteur de la distinction à laquelle les libéraux ordinaires nous ont habitués. Pour le reste, je vous remercie de ne pas donner raison à M. Blocher.

Meier-Glatfelden: Herr Bundesrat Ogi hat heute unseren «begeisterten Blick nach vorn» vermisst. Diesen begeisterten Blick hatten wir Anfang der sechziger Jahre, als wir die Autobahnen bauten. Er ist heute vielen vergangen.

Auch heute morgen und gestern ist mir aufgefallen: Viele wollen diese Neat gar nicht, aber sie beklagen die Zwänge. Sie sagen, wir müssten uns beugen, es gehe eben nicht anders.

Eigenartig schien mir auch das Votum von Kollege Bodenmann, der zwar zustimmt, gleichzeitig aber mit dem Referendum droht und dazu unmögliche Bedingungen stellt.

Die grüne Fraktion sagt klipp und klar, dass sie der Neat zustimmt, wenn nämlich erstens flankierende Massnahmen die Umweltbelastung gegenüber heute reduzieren, zweitens der Transitverkehr grundsätzlich auf die Schiene gezwungen wird, drittens der Verkehr seine Kosten selber trägt, damit sinnlose Billigtransporte unterbleiben, viertens keine weiteren Transitstrassen – vor allem keine zweite Gotthardröhre für die Autos – gebaut werden und fünftens der Lötschberg-Basistunnel aus der Vorlage gestrichen wird.

Die S-Bahn in Zürich – Sie können es heute im «Tages-Anzeiger» lesen – zeigt ganz klar, dass mit Freiwilligkeit ein Umsteigen nicht erreicht wird. Folglich müssen wir dieses Umsteigen des Transitverkehrs erzwingen.

Zu den Kosten: Solange der Verkehr seine eigenen Kosten nicht trägt, solange er subventioniert wird und viel zu billig ist, können wir die Verkehrslawine nicht stoppen.

Herr Kollege Blocher, Sie haben uns Grünen einmal vorgeworfen, wir würden, wenn wir mit unserer Politik weiterfahren, die Schweiz bald zum Armenhaus Europas herunterwirtschaften, das der Mutter Europa von selbst in den Schoss falle. Mit solchen Milliardenvorlagen – Furkaloch und Centovalli-Bahn-Debakel lassen grüssen! – verwandeln wir die Schweiz ins Armenhaus Europas, nicht in erster Linie in bezug auf das Geld, sondern in bezug auf die Lebensqualität. Wir schaffen Alpenwüsten, Auswanderergebiete, wie dies Kollege Steinegger heute morgen erwähnt hat.

Ich bitte Sie, stimmen Sie allen ökologisch begründeten Minderheitsanträgen zu!

M. Zbinden Paul, rapporteur: Les propositions des minorités I et II doivent être mises en relation avec l'article 1, avec l'adjonction Steinegger que nous avons votée ce matin d'une part et l'article 2, lettre c, d'autre part. Dans les deux articles que je viens de citer, on parle d'«apport» et pour l'environnement, de «mesures d'appoint». La commission était en présence des deux propositions de minorité. Celle de Mme Diener a été rejetée par 18 voix contre 8. Les raisons de ce rejet sont les suivantes. Tout d'abord, le Conseil fédéral nous a soumis un programme de mesures d'appoint, programme que nous voulons réaliser par le biais de l'article 2 et au fur et à mesure de l'avancement de la planification. Je dois rappeler, dans ce cadre, quelles sont ces mesures d'appoint: maintien de la limite des 28 tonnes – ce n'est pas rien –; interdiction aux poids lourds de circuler de nuit et le dimanche; redevance pour les poids lourds que le Conseil fédéral propose de modifier; renonciation à l'extension du réseau routier national; réalisation

du programme de protection de l'air; réalisation des terminaux pour le trafic combiné et, je rappelle également, la solution transitoire pour le trafic combiné à travers le Gothard et le Simplon. Il y a donc des mesures d'appoint qui fonctionnent déjà ou qui sont prêtes à être réalisées. D'autre part, si vous lisez attentivement la proposition de Mme Diener, vous constaterez qu'elle veut une réduction de l'atteinte à l'environnement globalement pour la Suisse. C'est, à mon avis, une exigence irréalisable pour le transit alpin, la seule possibilité serait une réduction de la pollution sur les deux axes et non sur l'ensemble de la Suisse. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de rejeter cette proposition.

Quant à la proposition de la minorité II, M. Bircher va plus loin encore et la formule utilisée par cette minorité est trop absolue lorsqu'elle parle du transfert du trafic marchandises sur le rail. Obliger tout transport de marchandises à travers la Suisse à se faire sur le rail n'est pas constitutionnel, et contraire aux tractations internationales. La commission a retenu le maintien du libre choix du moyen de transport mais elle admet des mesures d'appoint pour non pour obliger, mais pour favoriser le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail. Quant aux coûts que M. Bircher voudrait faire supporter par le transit ferroviaire au moment de la mise en fonction des tunnels, c'est absolument irréalisable. Nous ne pouvons pas, dès le début, exiger la rentabilité de ces coûts, étant donné que nous accordons aux CFF et au BLS soixante ans pour le remboursement des prêts. Là aussi, les exigences de la minorité sont trop absolues, je dirais même prohibitives. Pour réaliser ces exigences à la lettre on pourrait réaliser les tunnels, mais on ne pourrait pas les mettre en exploitation.

Je vous propose donc, avec la commission, de rejeter les propositions des minorités I et II et de revenir sur le sujet à l'article 2, lettre c, où l'on demande des mesures d'appoint à réaliser pendant les phases de la planification et de la construction qui vont durer dix, quinze ou même vingt ans.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Wenn man die beiden Minderheitsanträge einer allgemeinen Betrachtung und Beurteilung unterzieht, könnte man sagen: Es sind unbestrittene Forderungen, die da gestellt werden. Aber sie sind geprägt von einer Inselmentalität; man geht von der Vorstellung aus, unser Land sei ein unpässierbares, abgegrenztes Territorium und wir könnten demzufolge Vorschriften machen, die für jedermann Gültigkeit haben würden. Aus dieser Sicht ist es unrealistisch, obwohl man vom Grundsätzlichen her bestimmte Meinungen teilen könnte.

Es wird bei der Minderheit I von Frau Diener ein umfassender Massnahmenplan gefordert. Dies ist durch den Bundesrat bereits in seiner Botschaft umrissen, und man vergisst dabei, dass wir ein geltendes Umweltschutzgesetz haben, das alle diese Massnahmen nicht nur weitgehend zulässt, sondern auch deren Durchsetzung ermöglicht. Mit anderen Worten: Man ist hier eher kleingläubig bezüglich Wirksamkeit bestehender Gesetzgebungen und glaubt selber nicht mehr daran. Man will das Vehikel der Alpentransversale benutzen, um andere Forderungen durchzusetzen.

Im übrigen ist es utopisch zu meinen, mit der Inbetriebnahme dieser beiden Transitachsen könne man die Umweltsituation in unserem ganzen Land verbessern. Es geht also um folgendes – das sagt Artikel 1 ganz klar –: Man will die betroffenen Gebiete der Transitachsen schonen und Umweltbelastungen abbauen. Uebrigste Regionen müssen auf einem anderen Weg saniert werden, und diese Massnahmen sind möglich.

Zur Minderheit II (Bircher): Hier wird in zwingender, ultimativer Form gefordert, dass der Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern sei und dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene die entstehenden Kosten voll zu decken habe. Bezüglich Umlagerung auf die Schiene gilt es eines festzuhalten: Diese zwingende Bestimmung wäre gegen unsere bestehenden Abkommen, die wir zwischenstaatlich paraphiert haben; sie wäre aber auch für unseren Verhandlungsspielraum im Bereich der europäischen Verkehrspolitik kontraproduktiv. Wir würden uns da etwas einhandeln, das zu Retorsionsmassnahmen führen würde, wo letztlich die Schweiz Nachteile zu tragen hätte. Diese zwingende Massnahme würde aber unter

Umständen auch etwas anderes auslösen, nämlich Umwegverkehr, also Verkehr, der anderen Staaten zugemutet würde. Ich glaube, auch da haben wir solidarisch zu sein.

Meine politische Herkunft könnte mich dazu verleiten, den Antrag Bircher zu unterstützen. Wenn man aber realistisch ist, muss man doch sagen: Er ist eine Utopie; die volle Auslastung ist mindestens bei Betriebsaufnahme nicht möglich. Die volle Auslastung der Transitzapazitäten ist abhängig vom Konjunkturverlauf in Europa. Es gibt immer wieder konjunkturelle Schwankungen, und vor allem bei konjunkturellen Schrumpfungen ist die Gütermenge auch entsprechend tief.

Auch aus dieser Sicht wäre es also fragwürdig, in solchen Situationen eine volle Kostendeckung zu verlangen. Da ist man im Interesse der Bahnträger sogar verpflichtet, sich anzupassen.

Vom Grundsatz her sind diese Ziele anzustreben. Zwang wäre falsch. Ich glaube, es braucht indirekte Lenkungsmöglichkeiten; diese sind uns gegeben, und diese können wir einleiten. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, die beiden Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Rebeaud: Je voudrais vous faire remarquer qu'aujourd'hui c'est quelque chose d'entièrement nouveau qui apparaît dans ce débat. M. Blocher, tout d'abord, et surtout les rapporteurs de la commission ont dit que ce projet ne peut pas être réalisé avec la garantie d'une réduction globale de la charge sur l'environnement, ou que, si on exigeait que cette charge soit réduite, cela rendait la mise en service impossible. C'est assez grave et cela contredit de manière radicale les buts que le Conseil fédéral assigne à tout le projet.

Dès lors, je voudrais demander au représentant du Conseil fédéral de prendre position sur ces affirmations et sur ces appréciations de la manière la plus précise possible, car cela déterminera le degré d'enthousiasme que nous mettrons à soutenir ou combattre le projet par la suite.

Bircher Silvio, Sprecher der Minderheit II: Es geht vor allem um das Abstimmungsverfahren, nachdem Herr Blocher ja insbesondere die Praktikabilität von Buchstaben b bezweifelt hat. Herr Blocher meint, dass die Vorschrift nicht gehe, wonach der Transitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten voll zu decken habe. Ich verweise darauf, dass die Schweiz bei dieser Neat-Vorlage die Baukosten voll übernimmt. Die 14 Milliarden – oder wieviel es dann auch immer sind – werden nach dem Territorialprinzip voll durch unser Land übernommen. Aber die Betriebskosten, Herr Blocher, haben wir heute auch bei der Strassenrechnung oder anderen angewandten Methoden durchaus so berechnet, dass in einer sauberen Betriebsrechnung für jede einzelne Fahrt und für jedes Güteraufkommen eine eigene Kostenrechnung erstellt werden kann, so dass niemals der ganze Infrastrukturkostenaufwand von Anfang an hineingerechnet werden muss. Ich gebe Ihnen aber die Möglichkeit, Buchstabe a und Buchstabe b zu trennen. Ich schlage eine getrennte Abstimmung vor. Buchstabe a, also die Wegweisung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, ist separat der Mehrheit gegenüberzustellen und Buchstabe b, wonach der Transitverkehr seine Kosten voll zu decken habe, ebenfalls. So kann jeder seiner eigenen Überzeugung Ausdruck verleihen, und insbesondere Herr Blocher kann dann auch Buchstabe a voll zustimmen, er hat ja insbesondere Buchstabe b bezweifelt. *(Glocke des Präsidenten)*

Präsident: Um die Diskussion abzukürzen: Ich werde über beide Buchstaben getrennt abstimmen lassen.

Blocher: Ich habe zu beiden Buchstaben gesprochen, und ich bin sehr froh, dass man jetzt für eine getrennte Abstimmung plädiert, man sieht offenbar ein, dass Buchstabe b offensichtlich falsch ist, dass man ihn gar nicht gelten lassen kann.

Ich bitte Sie, folgendes zu berücksichtigen: Wenn Sie argumentieren, ein Verkehr müsse die Kosten decken, und jetzt plötzlich sagen, aber mit Kosten meinen wir nicht die Investitionskosten, muss ich Ihnen entgegnen: Sie wissen nicht, was

Kosten sind. Auch bei einer Betriebsrechnung bilden Abschreibungen und Zinsen für Investitionen doch einen ganz wesentlichen Teil der Kosten. Bei einer Eisenbahn ist es ein wesentlicher Teil der Kosten. Man hat eingesehen, dass Buchstabe b völlig unerfüllbar ist. Wenn Sie den Gedanken von Buchstabe a noch erfüllbar machen wollten, Herr Silvio Bircher, müssten Sie sagen, dass bis zur Betriebsaufnahme alle Massnahmen getroffen sein sollen, um den Verkehr grundsätzlich auf die Schiene zu bringen. So, wie Sie es formulieren, geht es aber nicht, denn vor Inbetriebnahme kann doch gar nicht feststehen, dass der Verkehr über die Schiene rollt. Das wissen Sie erst, wenn die Bahn läuft. Die Buchstaben a und b müssen abgelehnt werden.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie auch, beide Minderheitsanträge abzulehnen. Beide Anträge sind in ihrer Konsequenz nicht durchdacht, und beide würden uns bei den Verhandlungen mit der EG und im Rahmen des EWR in unglaubliche Schwierigkeiten bringen. Auch der Bundesrat ist sich bewusst, dass flankierende Massnahmen notwendig sind, und zwar in verkehrspolitischer Hinsicht wie auch im Bahnbetrieb und im ganzen Bereich des Marketing. Was wir vorgesehen haben, haben wir unter Ziffer 14 unserer Botschaft auch klar dargelegt.

Ich muss nach dieser Debatte einmal mehr feststellen: Man nimmt hier gar nicht zur Kenntnis, was wir bereits alles getan haben. Wir haben den 28-Tonnen-Korridor – glauben Sie ja nicht, der sei eine Selbstverständlichkeit! Wir müssen praktisch jeden Monat dafür kämpfen, diese Position halten zu können –; wir haben ein Nachtfahrverbot – auch das ist keine Selbstverständlichkeit –; wir haben ein Sonntagsfahrverbot – auch das ist keine Selbstverständlichkeit –; wir haben ein Luftreinhalte-Konzept mit den Auswirkungen, die Sie kennen; wir planen eine CO₂-Abgabe mit den Auswirkungen, die Sie kennen; wir haben heute schon über 80 Prozent des Gütertransitverkehrs auf der Schiene und weniger als 20 Prozent auf der Strasse. Auf der Gotthardachse zirkulieren 400 000 bis 500 000 Lastwagen – ich weiss, dass das zuviel ist. Diese Tatsachen führen dazu, dass mir Kollegen immer wieder sagen, wir Schweizer seien die einzigen, die zwischen Moskau und Paris und zwischen Rom und Narvik Hindernisse aufbauen, so gehe es nicht mehr. Wenn Sie das jetzt beschliessen, bedeutet es die Öffnung in Richtung 40-Tonnen-Korridor. Das ist kontraproduktive Politik. Ich staune auch, was Sie immer alles verlangen. Ich habe im «Bund» vom 5. November 1990 lesen können, dass die Grünen von Frankreich unsere Politik, also die schweizerische Verkehrspolitik, als vorbildlich hinstellen. Sie können also nicht immer mehr und Weiteres verlangen. Dann müssen Sie konsequent sein und alles ablehnen.

Sie sagten, Herr Nationalrat Meier-Glatfelden, viele in diesem Saal wollten diese Neat gar nicht. Waren Sie nicht da, als man abgestimmt hat? Die Entscheide vor einer Stunde waren ganz klar. Leider hat man nicht ausgezählt. Ich bedaure das. Aber es waren weit über hundert, die dafür waren, und weniger als zehn, wenn ich richtig gesehen habe, die abgelehnt haben.

Monsieur Rebeaud, il faut que je vous dise, la Suisse s'est construite grâce à la construction du passage de la Schöllelen, il ne faudrait quand-même pas oublier cela. C'est un fait. Auf das, was Herr Blocher gesagt hat, werde ich beim entsprechenden Artikel noch antworten.

In bezug auf den Minderheitsantrag Bircher Silvio möchte ich zu dem, was bereits vom Kommissionssprecher und auch von den Fraktionssprechern gesagt worden ist, nur hinzufügen: Aus völkerrechtlichen Gründen können wir den Transitverkehr auf der Strasse nicht verbieten; das geht schlicht und einfach nicht. Die Schweiz hat den Grundsatz der Freiheit des Durchgangsverkehrs in verschiedenen völkerrechtlichen Abkommen anerkannt, und deren Kündigung hätte schwerwiegende Retorsionsmassnahmen des Auslandes zur Folge. In unserem Aussenverkehr sind eben der Import und der Export sehr wichtig, und für uns als Binnenland – vergessen Sie unsere Position nicht, wir sind ein Binnenland, das nicht schalten und walten kann, wie es will – sind die Verkehrswege im Ausland von lebenswichtiger Bedeutung. Es wäre deshalb politisch unklug, das zu verlangen und sich praktisch abzuschotten. Die

Durchführung des Antrages von Herrn Nationalrat Bircher ist praktisch unmöglich, Herr Blocher sagte es bereits. Unmöglich ist auch der Buchstabe b des Antrages. Vorredner haben bereits ausgeführt, warum. Die Verkehrskosten sollen wohl harmonisiert werden, dies muss jedoch auf europäischer Ebene diskutiert und durchgesetzt werden. Wir sollten nicht bereits im Jahre 1991 etwas festschreiben, was wir dann vielleicht im Jahre 2010 vollziehen sollen. Ich bitte Sie, sich die Konsequenzen dieser beiden Anträge vorzustellen und sie daher abzulehnen.

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Bonny: Ich bin nicht ganz einverstanden mit dem Vorschlag unseres Vizepräsidenten, über die beiden Buchstaben a und b im Antrag der Minderheit II getrennt abzustimmen. Ich finde das juristisch nicht in Ordnung. Der Antrag von Herrn Kollege Silvio Bircher ist eindeutig ein Antrag mit zwei kumulativen Bedingungen; es ist kein «oder» enthalten. Deshalb bildet er eine Einheit. Es ist nicht in Ordnung, wenn wir jetzt über die beiden Buchstaben a und b getrennt abstimmen. Ich stelle deshalb den Antrag, über den Antrag der Minderheit II als Ganzes abzustimmen.

Präsident: Wir stimmen über den Ordnungsantrag Bonny ab. Ich habe Ihnen vorgeschlagen, beim Minderheitsantrag II über die Buchstaben a und b separat abzustimmen. Herr Bonny beantragt, über den Minderheitsantrag II als Gesamtes abzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bonny	82 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

Präsident: Weil die beiden Minderheitsanträge einander nicht ausschliessen, schlage ich Ihnen vor, dass wir sie jeweils der Kommissionsmehrheit gegenüberstellen.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit	111 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	57 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit	102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	59 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission Mehrheit

....

c. (neu) flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.

Minderheit

(Friderici, Fischer-Seengen)

....

c. (neu) Streichen

Art. 2

Proposition de la commission Majorité

....

c. (nouvelle) des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.

Minorité

(Friderici, Fischer-Seengen)

....

c. (nouvelle) Biffer

M. Friderici, porte-parole de la minorité: La majorité de la commission a décidé d'ajouter une lettre c à cet article 2 qui prévoit des mesures d'appoint notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic de marchandises en transit.

M. Ogi, conseiller fédéral, vient de le dire: plus de 80 pour cent du trafic marchandises transitent déjà par le rail. Que devons-nous attendre alors de ces mesures d'appoint? Est-ce celles qui nous sont proposées par le groupe socialiste de la commission, qui pose la question suivante: quelle réduction de la pollution entraînerait un tel service au cas où le tunnel routier du St-Gothard serait désaffecté? Devra-t-on prévoir comme mesure d'appoint la désaffectation du tunnel routier du St-Gothard? Cela me paraît aberrant.

Dans les mesures d'appoint proposées par le Conseil fédéral dans un rapport complémentaire, je relève une ou deux perles. La première concerne les mesures ferroviaires. Ces mesures d'appoint me semblent en effet être normalement des mesures propres à dynamiser le chemin de fer. Qu'en est-il? A la page 2, le Conseil fédéral dit ceci: «Le Conseil fédéral espère que les chemins de fer seront disposés à faire les efforts nécessaires.» Lorsqu'on vous apporte un cadeau de 14 milliards sur un plateau, je crois que la moindre des choses serait de faire l'effort nécessaire pour utiliser ce cadeau. Or, ce sont les seules mesures d'appoint qui concernent les chemins de fer. Toutes les autres mesures d'appoint qui sont proposées par le Conseil fédéral sont des mesures de politique des transports sur lesquelles le peuple suisse s'est déjà prononcé à maintes reprises. Je rappelle l'initiative de l'Association suisse des transports refusée par le peuple et les cantons en 1986 proposant «une juste imposition des poids lourds». La deuxième fois que le peuple s'est prononcé, c'est sur une politique coordonnée des transports. Quant à la troisième fois, il s'agissait de la récente initiative de l'Alliance des indépendants que le peuple et les cantons ont refusée le 3 mars de cette année. Toutes ces initiatives ou projets politiques ont été refusés par le peuple. Or je lis, dans le rapport complémentaire du Conseil fédéral, que les mesures de politique des transports vont exactement dans le même sens que la politique coordonnée des transports.

Doit-on mentionner alors, ailleurs que dans la loi sur la circulation routière, le maintien de la limite des 28 tonnes et l'interdiction faite aux trains routiers de circuler la nuit? Doit-on véritablement introduire une redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations, alors que, je le rappelle, c'était sous-entendu dans la politique coordonnée des transports qui a été refusée – c'était également valable dans l'initiative de l'Alliance des indépendants qui le mentionnait dans les considérants? Doit-on également renoncer à l'extension du réseau des routes nationales au-delà de ce qui a été approuvé par le Parlement? Je rappelle encore que le dimanche soir 3 mars, M. Dick Marty a dit que la deuxième galerie du tunnel du Saint-Gothard était absolument indispensable. Je crois que M. Dick Marty a fait une très bonne analyse de la situation car ce n'est pas lorsqu'il y a du trafic de marchandises que le Gothard est saturé, c'est lorsqu'il y a du trafic de personnes, lors des grands déplacements saisonniers, des vacances ou des week-ends prolongés. Dans les mesures d'appoint que le Conseil fédéral veut également introduire figure la redevance sur le CO₂.

Si nous voulons faire capoter le projet des nouvelles transversales ferroviaires alpines, nous devons charger le bateau. C'est peut-être le désir des mouvements écologistes et des Verts de ce Parlement, qui ne veulent pas dire clairement maintenant qu'ils refusent ce projet, mais qui souhaitent qu'on le charge suffisamment pour que d'autres lancent le référendum. Nous ne devons pas accumuler les dispositions qui provoqueraient des oppositions aussi bien des écologistes que des milieux routiers. C'est pourquoi je vous propose de refuser cette lettre c à l'article 2 de manière à ce que cet arrêté sur le transit alpin puisse être accepté par une majorité de notre population.

M. Rebeaud: Je ne dirai qu'un mot afin de vous rassurer, Monsieur Friderici: Les intentions machiavéliques que vous nous prêtez n'existent pas; et je vous serais reconnaissant de vous en tenir à nos déclarations qui sont suffisamment claires.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 2 met en évidence la façon dont nous voulons atteindre les buts que nous nous

sommes fixés à l'article premier. Sans parler encore de tunnel de base, le projet prévoit l'amélioration des deux axes de transit par le Gothard et le Loetschberg–Simplon. C'est un premier choix qui répond à l'aspect du trafic à travers les Alpes. Tel est le sens de l'article 2, lettres a et b. Ensuite, nous voulons également intégrer notre réseau de chemins de fer au réseau européen à haute performance, qui existe ou qui va se réaliser dans les dix ou vingt prochaines années.

Notre commission a eu un débat interne au sujet des mesures en faveur de l'environnement, notamment pour transférer le trafic marchandises au rail, elle a voté une lettre c par 25 voix contre 2, c'est-à-dire une majorité évidente, pour bien démontrer que parallèlement à la planification et à la construction des nouveaux tunnels de base le Conseil fédéral devra établir et réaliser un programme de mesures d'appoint qui favorise ce transfert du trafic marchandises de la route au rail. C'est donc au fur et à mesure de l'avancement que ce programme devra être mis sur pied et réalisé. Je le répète, nous avons un certain temps, dix, quinze ou vingt ans pour ce faire. A mon avis, la proposition de minorité de biffer la lettre c diminue l'importance et la portée du projet.

Je vous prie, après la discussion que nous avons eue, de maintenir la lettre c qui fait en sorte que nous tenions aussi compte des revendications justifiées de l'écologie.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Dieser Buchstabe c ist eigentlich die Illustration der Grundsätze, die wir soeben in Artikel 1 beschlossen haben. Wenn wir in diesem Konzeptartikel verschiedene wesentliche Punkte aufnehmen, so besteht auch ein Informations- und ein Erklärungsbedarf, weil unsere Vorlage schliesslich nicht nur von diesem Rat, sondern auch vom Stimmbürger verstanden werden muss. Aus diesen Gründen schien es uns richtig und notwendig, Artikel 2 Buchstabe c aufzunehmen und damit zu erklären, dass es nicht nur Absicht sei, zwei Transitachsen zu bauen, unser Konzept in das europäische Hochleistungsnetz einzubinden, sondern dass vor allem auch die Absicht bestehe, unseren Alpenraum zu schützen, dass also die ökologische Komponente ebenfalls ein wichtiger Bestandteil dieser Vorlage sei. Diese Ausführungen zu den flankierenden Massnahmen sind nicht nur notwendig, sondern sie sind eine Erklärung dafür, dass nicht erst im Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, sondern bereits im Laufe der Bauzeit flankierende Massnahmen zu ergreifen sind.

Es ist eine unnötige Dramatisierung, wenn Herr Friderici hier einen Ablehnungsantrag stellt. Wir haben ja bereits darauf hingewiesen, dass wir europafähig bleiben müssen. Es wurde nicht eine zwingende und ultimative Formulierung gewählt. Trotzdem wollen wir – das ist eine betriebswirtschaftliche Absicht – unsere Bahn, unsere Transitlinie, möglichst optimal auslasten. Wir wollen also die Umlagerung soweit als möglich, soweit als nötig, aber wir lassen die Option der freien Wahl des Verkehrsmittels offen, wenn die Umwelt damit nicht zusätzlich belastet wird. Wir wollen in den betroffenen Alpentälern eine Entlastung, eine merkliche Entlastung, anvisieren.

Bundesrat Ogi: Die Kommission hat die Bestimmung «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene» aufgenommen. Es ist wichtig, zuhanden der Materialien zu erklären, was das heisst: Das heisst, dass im Bahnbereich organisatorisch-administrative, aber auch technisch-betriebliche Massnahmen zu ergreifen sind, um diese Zielvorstellung der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen. Dazu sind auch Terminals, Infrastrukturen vorgesehen; es sind keine Massnahmen vorgesehen, die in Richtung Verkehrsverbote gehen, sondern es sind marktkonforme Massnahmen vorgesehen.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

93 Stimmen
19 Stimmen

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.03.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	427-451
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 685

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.