

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 18. September 1991, Vormittag
Mercredi 18 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Hänsenberger

Präsident: Ich danke im Namen des Ständerates den Behörden der Stadt und des Kantons Bern für die Einladung zu Niklaus Manuels «Totentanz», der wir gestern abend folgen durften. Das sehr eindrückliche und schöne Schauspiel vor der grossartigen Kulisse des Berner Münsters hat uns allen sehr gefallen, und wir danken den Behörden der Stadt und des Kantons Bern dafür.

90.040

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 628 hiervor – Voir page 628 ci-devant

Detailberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale
A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

M. Flückiger, rapporteur: L'arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes est intégré à l'arrêté A sur le transit alpin. Pour le financement, on prévoit toujours deux arrêtés. Je tenais à vous dire cela avant que nous discussions du détail. En raison de la réunion des deux arrêtés de base, il convient de se référer aux deux messages. En outre, plusieurs articles devront faire l'objet d'adaptations de caractère rédactionnel. Je ne reviendrai plus sur cette question au cours de l'examen des articles successifs.

En ce qui concerne le titre et le préambule, il n'y a évidemment aucun commentaire.

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1bis (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Titel

Förderungsmassnahmen

Wortlaut

Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

- a. der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt; und
- b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Minderheit

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Schmid, Uhlmann)
 Streichen

Art. 1bis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Titre

Mesures de promotion

Texte

Au moment de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

- a. le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail et que
- b. les objectifs écologiques visés à l'article premier puissent être atteints.

Minorité

(Cavadini, Ducret, Flückiger, Masoni, Schmid, Uhlmann)
 Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Par 9 voix contre 6, la commission propose l'adoption d'un article 1bis en vertu duquel il convient de garantir, à l'aide de mesures appropriées, le principe du transfert vers le rail du trafic marchandises transalpin et d'atteindre les objectifs écologiques fixés. Il va cependant de soi que les mesures envisagées doivent être conformes à la constitution et qu'elles doivent être introduites par les voies législatives ordinaires.

Au premier plan, on relèvera les restrictions de trafic actuellement en vigueur, comme la limite des 28 tonnes et l'interdiction de circuler la nuit et les dimanches. La commission renonce sciemment à déterminer aujourd'hui déjà les mesures qu'il convient de prendre. Il y a lieu d'examiner l'opportunité de recourir à des moyens non conventionnels. Ainsi, par exemple, s'agissant des mesures en question, on pourrait éventuellement encourager particulièrement les techniques les plus modernes du transport combiné – on cite par exemple le système «combitrailler» – de manière à offrir une véritable alternative au transport routier conventionnel sur de longues distances. Je signale ici qu'il y aura un rapport de minorité.

M. Cavadini, porte-parole de la minorité: Nous vous demandons de conserver le texte initial du Conseil fédéral et ce, pour trois raisons principales.

Tout d'abord, le projet considérable de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes s'inscrit avant tout et surtout comme une réponse qui se veut adéquate à l'accroissement du trafic européen. Notre pays bénéficie, je le rappelle, d'une situation exceptionnelle qui en fait un passage obligé entre le nord et le sud et qui détermine son ouverture à l'Europe. Cette ouverture le sert, bien sûr, mais lui impose également des devoirs. Inscrire dans l'arrêté l'obligation de transit des marchandises par le rail revient à limiter drastiquement l'offre de passage que nous devons fournir, c'est en fait ouvrir une porte et en fermer une autre.

Ensuite, dans les négociations que notre pays poursuit avec ses partenaires européens, l'une des pierres d'achoppement réside précisément dans la limitation du nombre des passages routiers. Chacun le sait, la querelle quasi mythique des 28 et 40 tonnes a beaucoup fait pour notre célébrité à l'étranger. Interdire au Conseil fédéral toute marge de négociation n'est ni souhaitable ni raisonnable.

Enfin, le projet est déjà très menacé. Nous ne parlerons que pour mémoire des intentions référendaires des milieux écologistes. De plus, il faudra bien dire au peuple suisse que la réali-

sation de la nouvelle ligne ferroviaire alpine coûtera beaucoup plus que les 10 ou 15 milliards prévus; l'addition sera si considérable qu'elle paraîtra insupportable à moins que la raison nous revienne. Si nous ne voulons pas en plus que les transporteurs, soutenus par les clubs d'automobilistes, ne rejoignent les écologistes dans une opposition décisive, il est temps de le dire et de renoncer à inscrire cette pétition de principe dans l'arrêté.

Pour des raisons essentielles et pour ne pas affaiblir dangereusement le sens de l'entreprise générale, nous vous demandons de biffer l'article 1bis.

Daniot: Sie gestatten mir, als «Vater» dieses Artikels 1bis einige Ausführungen zu machen, weil es sich hier doch um eine Kernbestimmung des Beschlusses handelt. Dieser von der Kommissionmehrheit gutgeheissene Artikel verpflichtet den Bundesrat, alle geeigneten und verfassungskonformen Massnahmen zu ergreifen, um längerfristig sicherzustellen, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Diese Ergänzung stellt gleichsam das Hauptanliegen und Herzstück der Anliegen des Kantons Uri dar, wie sie auch der auf dem Tisch unseres Parlaments befindlichen Standesinitiative eigen sind. Es wäre indessen verfehlt anzunehmen, diese Verstärkung des Hauptbeschlusses durch eine griffige Bestimmung diene ausschliesslich den Interessen der betroffenen Bevölkerung an den Linien der kommenden Neat. Eine Ergänzung und Verstärkung des Grundsatzartikels halte ich für notwendig. Sie ist geradezu von fundamentaler Bedeutung für die Wirksamkeit der mit dem Alpentransit angestrebten Ziele: Dank einer Verkehrsteilung und der dauernden Abwicklung des Güterfernverkehrs im Grundsatz auf der Schiene soll der Abbau der übermässigen Belastung der Alpen erreicht werden.

Nun mag man zwar einwenden, dass der Nationalrat einen Passus in Artikel 2 Litera c eingefügt hat: «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.» Abgesehen davon, dass diese Bestimmung eine zu enge Umschreibung möglicher und notwendiger Massnahmen beinhaltet, steht sie auf der Stufe der baulichen Massnahmen für die beiden Transitachsen. Sie ist lediglich punktueller Natur, es fehlt ihr die Zielsetzung, wonach sich der alpenquerende Gütertransit grundsätzlich und dauernd auf der Schiene abwickeln muss und damit nachhaltig und dauerhaft Umweltbedingungen erreicht werden können, wie sie in Artikel 1 umschrieben sind.

Solche langfristige Förderungsmassnahmen beschränken sich nicht auf flankierende Massnahmen im engeren Sinn, wenn diese auch von grosser Wichtigkeit sind. Sie kennen diese alle: Es handelt sich um die aktuellen schweizerischen Sonderregelungen wie Gewichtslimite, Fahrzeitbeschränkungen sowie die neuzugestaltende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Zu nennen sind auch weitergehende und weitergreifende Massnahmen zum Vollzug der Luftreinhalteverordnung; alles Massnahmen mit unmittelbarer Wirkung auf die Strasse, auf die Flanken der Neat.

Nun aber sind nicht allein die Flanken der neuen Alpentransitlinie zu stärken, sondern auch die ihr immanenten Bedingungen, also die Konditionen des zukünftigen Bahntransportes auf der Neat selber. Nebst der vom Bundesrat bereits beschlossenen Uebergangslösung auf der Gotthard- und Lötschberg-Strecke bezüglich Huckepack betrachte ich alle Massnahmen, welche längerfristig zu einer optimalen betrieblichen und politisch-gesellschaftlichen Akzeptanz der Neat beitragen, als sinnvoll und gegeben. Ich verstehe darunter auch Schritte zu einer europäischen Förderung des kombinierten Verkehrs.

Ich habe nun bei der Ausformulierung dieses wohlbedachten Antrages in der Kommission der Versuchung widerstanden, die zuvor im Nationalrat erhobene Forderung wieder aufzunehmen, wonach der alpenquerende Gütertransitverkehr auf der Schiene seine der Schweiz entstehenden Kosten decken muss. Dies wird selbst bei einer wirtschaftlichen Realisierung und sparsamen Betriebsführung kaum möglich sein – auf alle

Fälle nicht kurzfristig. Es wäre denn auch ungerecht, von diesem neuen Verkehrsträger die Eigenwirtschaftlichkeit zu fordern, während dies bei allen übrigen heutigen Verkehrsträgern auf der Strasse, der Schiene, in der Luft nicht der Fall ist. Dies vor allem deshalb, weil unsere heutigen Verkehrs- bzw. Mobilitätsbedürfnisse nicht zu kostendeckenden Preisen befriedigt werden, weil besonders die externen Umwelt- und die Sozialkosten dem betreffenden Verkehrsträger nicht angelastet werden. Es lässt sich nicht bestreiten, dass in unserem Lande und in den meisten Staaten der EG noch ein weiter Weg in Richtung Umdenken beschritten werden muss. Es dürfen für die einzelnen Verkehrsträger nicht unterschiedlich lange Spiesse bereitgestellt werden.

Die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit ist nicht nur sachlich nicht vertretbar, sondern wäre auch politisch kontraproduktiv. Mit unrealistischen Rahmenbedingungen würde die Akzeptanz der Neat geschwächt und nicht gestärkt.

Die neue Bestimmung ist – entgegen gewisser Stimmen, die in den letzten Tagen laut wurden – durchaus verfassungs- und europakonform; verfassungskonform, weil es sich nicht um einen gesetzlichen Zwang zur Verwirklichung der darin festgehaltenen Verkehrsteilung handelt. Im Brief, den Sie erhalten haben, geht der TCS völlig an der Sache vorbei, wenn er vom «gesetzlichen Zwang, die Güter ausschliesslich auf der Strasse zu transportieren» schreibt. Es ist gar kein Zwang festgelegt und in den Beschluss aufgenommen. Auch die Ausschliesslichkeit des Schienentransportes wird nirgends verlangt. Man hat offenbar in der Aufregung diese Bestimmung falsch gelesen. Verfassungsmässige Bedenken sind daher nicht am Platz.

Es geht um Förderungsmassnahmen, aber um sämtliche Förderungsmassnahmen. Die abgelehnte KVP (koordinierte Verkehrspolitik) darf also nicht zum Vorwand genommen werden, diese Ergänzung abzulehnen. Bundesrat und Parlament haben zu wiederholten Gelegenheiten ihren Willen bekundet, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Wir haben hier nun eine wertvolle und nicht wiederkehrende Gelegenheit.

Die neue Bestimmung ist auch EG-kompatibel, wie mir von Herrn Staatssekretär Blankart und Herrn Botschafter Kellenberger ausdrücklich bestätigt worden ist; sie haben ausdrücklich bestätigt, dass diese Bestimmung durchaus mit dem Konzept der Schweiz in Einklang gebracht werden kann, und vor allem, dass sie mit der Grundfreiheit des freien Warenverkehrs vereinbar ist. Die Freiheit als solche wird nicht unterdrückt. Es werden keine rechtlichen oder tatsächlichen Schranken errichtet. Die Wahlfreiheit des geeigneten Transportmittels bleibt auch europäisch gewährleistet. Allerdings – das muss ich eingestehen – werden die Rahmenbedingungen verändert werden müssen, innerhalb welcher sich der Verkehr abwickelt. Eine schrankenlose Freiheit wird auch die Grundfreiheit nach dem neuen EG-Recht nicht sein können. Die Freiheit hört dort auf, wo der Verkehr zum Erliegen kommt; wir riskieren einen totalen Verkehrsinfarkt, wenn wir nicht eine sinnvolle Kanalisierung des Verkehrs, auch gesamteuropäisch, anstreben.

Diese Förderungsmassnahmen sollen zu einer zukunftsgerichteten Verkehrsteilung beitragen. Die Formulierung lässt weiterhin – das ist vom TCS ebenfalls übersehen worden – Ausnahmen des Gütertransportes auf der Strasse durchaus zu. Aber das Schwergewicht der Förderung muss auf einer dauernden Entflechtung und Zuweisung des kombinierten Verkehrs auf den Schienenweg liegen. Mit dem Auftrag an den Bundesrat, dauerhafte Förderungsmassnahmen zu ergreifen, kann die Schweiz nach meiner festen Überzeugung für eine zukunftsorientierte und sinnvolle europäische Verkehrspolitik eine wichtige Bresche öffnen, die nur in einer situations- und bedürfnisgerechten Verkehrsteilung bestehen kann.

Ich bin überzeugt davon, dass die Schweiz mit dem Eintreten, das Sie gestern beschlossen haben, ein Zeichen setzt. Mit dem Zusatz der optimalen Ausschöpfung unserer heutigen rechtlichen und tatsächlichen Förderungsmöglichkeiten unterstreicht sie auch die Glaubwürdigkeit dieses Neat-Beschlusses und erbringt für die europäische Verkehrsteilung eine sinnvolle Pionierleistung.

In diesem Sinne bitte ich Sie um ein klares Bekenntnis zu diesem Förderungsartikel. Ich danke Ihnen dafür.

M. Ducret: C'est une étape que M. Danioth veut nous faire franchir. Il a obtenu la majorité en commission. Il veut introduire de l'autoritarisme dans le choix. Cela n'est pas possible. Nous essayons tous d'aller dans le même sens que lui. Nous ne sommes pas d'un avis contraire, mais nous pensons qu'il vaut mieux offrir au transport international de bonnes conditions, qui seront ces tunnels de base, plutôt que de mauvais règlements.

La destruction de l'économie dans les pays de l'Est provient précisément de cet autoritarisme qu'ils ont cru pouvoir introduire. Obliger les gens à faire ceci ou cela, c'est contraire à toute société développée économiquement telle que la nôtre. C'est contraire même à vos propres principes. Jamais vous-même, dans votre parti, n'avez tenu un discours autoritaire sur l'économie. Vous êtes pour une certaine liberté, mais pour une liberté qui, dès qu'elle vous gêne, devrait être brisée.

J'ai toujours été plein d'admiration pour la Suisse centrale et pour vos voisins de banc, notamment, pour Nidwald et Obwald. Ces cantons ont accepté une traversée autoroutière qui, pourtant, a amené un trafic qu'ils n'avaient jamais eu. Le Gothard n'a jamais passé par le canton de Nidwald, et pourtant ces cantons l'ont accepté, dans l'intérêt de la liberté du transport et de l'économie suisse et européenne. Ne mettez donc pas un obstacle dont vous savez qu'il sera infranchissable pour le Conseil fédéral.

Nous nous sommes montrés prêts à discuter et à demander qu'on encourage M. Ogi, qui d'ailleurs se bat avec une énergie que nous devons lui reconnaître, afin d'obtenir de l'Europe qu'elle traverse, avec ses marchandises, la Suisse par chemin de fer. Si nous acceptons ce projet, c'est dans ce but. Or, si on empêche M. Ogi d'être libre dans ses discussions, si on le contraint, par ce qui découle de ce «en principe», ou cela ne veut rien dire, on peut le craindre, et ce n'est qu'électorale, ou cela veut dire quelque chose, et à ce moment-là le Conseil fédéral doit mettre des obstacles au transport par camions. C'est exactement ce que veulent un certain nombre de membres de ce Parlement. Des écologistes et même des membres de la commission se sont prononcés dans ce sens.

Je pense donc que nos intentions et celles du Conseil fédéral sont claires. On ne dépense pas 15 milliards pour rien, mais bien dans le but de diminuer le trafic routier. Je vous encourage donc à ne pas créer une divergence avec le Conseil national et à rester dans l'optique de l'article premier tel que proposé.

Piller: Nur ganz kurz: Die Freiburger Ständesvertreter haben sich gestern nicht zu Wort gemeldet, weil wir Freiburger nicht direkt betroffen sind. Aber wir profitieren natürlich auch von dieser Alpentransversale und unterstützen das Vorhaben. Was Herr Ducret jetzt gerade gesagt hat, geht jedoch etwas weit. Ich werde hier aus Ueberzeugung der Mehrheit zustimmen, das ist ganz klar. Trotzdem bin ich ein klarer Befürworter und Verfechter der freien, sozialen Marktwirtschaft. Der Vergleich mit dem Ostblock, lieber Herr Kollege Ducret, scheint mir etwas gewagt, wenn wir Schweizer nun in diesem Bereich Haupttransversale Nord-Süd gewisse Bestimmungen festlegen, die international auch einen Pilotcharakter haben könnten.

Wir wollen eine Eisenbahntransversale durch die Alpen bauen. Wir wollen dieses Projekt als Alternative anbieten, Herr Bundesrat Ogi, und da scheint es mir richtig, dass wir ganz klar sagen, was wir wollen. Wir wollen, dass der Güterfernverkehr auf die Schiene verlagert wird. Bei mir hört die Freiheit schon noch etwas früher auf, Herr Kollege Danioth, als dann, wenn der Verkehr zusammenbricht. Die Freiheit hört dort auf, wo unser Volk gesundheitlich, an Leib und Leben, geschädigt wird. Gerade im Urnerland wird der Verkehr noch wachsen, die Zahl der Personenwagen wird zunehmen. Wenn ein solches Jahrhundertwerk, das Milliarden kostet, gebaut wird, dann wollen der Stimmbürger und die Stimmbürgerin wissen, ob dieses Werk auch optimal genutzt wird. Optimal genutzt ist es dann, wenn wir klar festlegen, dass der Güterfernverkehr auf der Schiene abgewickelt wird.

Mir scheint dieser Mehrheitsantrag absolut logisch, auch im Hinblick auf unsere Verhandlungen mit der EG. Wir haben im-

mer gesagt: Wir können diesen Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen nicht öffnen. Man könnte darüber diskutieren, ob unsere Haltung wirklich der Weisheit letzter Schluss war. Aber schliesslich haben wir klar dokumentiert, dass wir diesen Warentransport auf der Strasse nicht mehr akzeptieren können. Dann sollten wir auch den Mut haben und sagen: Wir wollen, dass der Bundesrat ein Konzept erarbeitet, damit dann, wenn es soweit ist, klar festgelegt ist, dass die Güter auf dem Schienenweg transportiert werden.

Ich persönlich – ich betone das noch einmal – stimme hier mit der Mehrheit. Dabei möchte ich mir nicht den Vorwurf einhandeln, dass ich gegen die freie Marktwirtschaft bin. Das stimmt überhaupt nicht. Ich bin für die freie soziale Marktwirtschaft. Aber ich bin dafür, dass die Freiheit dort ihre Grenzen hat, wo das Volk in seiner Gesundheit geschädigt werden könnte.

Bundesrat **Ogi:** Ueber das Ziel, den Güterfernverkehr langfristig auf die Schiene zu verlegen, besteht sogar unter den Verkehrsministern der EG Einigkeit: Sie haben das nach einer Aussprache zwischen dem österreichischen Verkehrsminister und mir am 27. März 1991 in Brüssel auch beschlossen. Leider ging dieser Beschluss in der Öffentlichkeit etwas unter.

Es ist auch dem Bundesrat ernst, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Er will ja eine möglichst umweltschonende Bewältigung dieses Gütertransitverkehrs. Die Botschaft zeigt auch auf, welche Massnahmen der Bundesrat bereits getroffen hat und welche weiteren Massnahmen noch zu treffen sind. Ich erinnere Sie an das Luftreinhalte-Konzept, an die Schwerkverkehrsabgabe, die ja leistungsabhängig ausgestaltet werden soll; ich erinnere Sie an das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite. Das haben wir erreicht, die 40-Tonnen-Limite wird tel quel von der EG nicht mehr gefordert. Ich erinnere Sie an das Nachtfahrverbot, ich erinnere Sie an das Sonntagsfahrverbot, an die CO₂-Abgabe, die möglicherweise auch eingeführt werden soll. Wenn Sie jetzt noch mehr verlangen, dann muss ich Ihnen sagen – und Herrn Ständerat Ducret zustimmen –: dann werden Sie in den Verhandlungen, die mit der EG im Moment in der Sache «Transit» nicht sehr positiv laufen – man ist nicht bereit, diese 50 Lastwagen pro Tag zu akzeptieren, d. h. 15 000 pro Jahr –, unsere Ausgangsposition schwächen.

Diese Beurteilung der Lage müssen Sie vornehmen. Man kann den Antrag von Herrn Danioth – bzw. der Kommissionsmehrheit – drehen und wenden, wie man will, aber er will den Gütertransitverkehr auf der Strasse grundsätzlich verhindern. Die Betriebsaufnahme wird erst in zwanzig Jahren erfolgen können. Was wird in zwanzig Jahren sein? Vielleicht eine andere Ausgangslage. Auf alle Fälle wird bis dahin viel Wasser die Reuss hinunterfliessen. Wir sollten uns heute einfach nicht so binden.

Wenn man mit den Verkehrsministern der EG diskutiert und verhandelt, ist es wirklich schwierig, bei jedem neuen Treffen sagen zu müssen: Jetzt ist schon wieder dies und das gefordert bzw. beschlossen worden. Das wird für uns langsam so schwierig, dass ich mir manchmal vorstelle, als ob Sie mich auf eine Tour d'Europe – um nicht zu sagen die Tour de France oder den Giro d'Italia – schicken: alle anderen haben ein Rennvelo – ein Villiger-Rennvelo –, und der Ogi hat ein Militärvelo. So geht es natürlich nicht. Auch das neue Militärvelo ist nicht so schnittig, so aerodynamisch wie beispielsweise ein Villiger-Rad. Ich mache deshalb nicht Werbung für meinen Kollegen. Aber es ist so. Die Ausgangslage wird für uns immer schwieriger.

Ich erinnere Sie auch daran, dass die Kommission des Nationalrats und der Nationalrat – mit immerhin 102 zu 59 Stimmen – einen ähnlich lautenden Antrag abgelehnt haben. Ich muss trotz allem – Herr Danioth hat da zwar widersprochen – in aller Freundschaft sagen: Auch die KVP, die vom Volk abgelehnt wurde, beinhaltete einen ähnlichen Artikel.

Ich möchte Ihnen einige Zahlen – ich habe das gestern angekündigt – zur Beurteilung Ihrer Beschlussfassung bekanntgeben. Der Gütertransitverkehr auf der Strasse umfasst heute 300 000 Lastwagen. Insgesamt sind es aber 700 000 Lastwagen, die auf unseren Transitstrassen zirkulieren. Lastgemachten alpenquerenden Verkehr haben wir auch noch, näm-

lich 400 000 Lastwagen. Auf der Schiene transportieren wir heute schon im Transit 14 Millionen Tonnen, davon im Hucklepack 2,3 Millionen Tonnen; insgesamt, also Schiene und Strasse, sind es 18 Millionen Tonnen. Wir transitieren heute bereits über 80 Prozent des Verkehrs auf der Schiene. Das darf man zur Kenntnis nehmen. Wenn das Konzept verwirklicht ist, der Gotthard und Lötschberg gebaut sind, dann werden am Gotthard 48 bis 50 Millionen Tonnen und am Lötschberg 19 Millionen Tonnen Kapazität vorhanden sein.

Darf ich Ihnen noch einige Zahlen sagen in bezug auf Lastwagendurchfahrten, damit Sie das Ganze etwas relativieren können? Auf der N 2 im Kanton Uri verkehren im Durchschnitt 12 700 PW täglich und 2300 Lastwagen, gibt 15 000 Fahrzeuge. In Bellinzona sind es 21 100 PW und 3000 Lastwagen, gibt 24 000 Fahrzeuge. Auf der N 2 in Pratteln, das wollen wir auch nicht vergessen, sind es 69 400 PW und 10 600 Lastwagen, gibt 80 000 Fahrzeuge. Und im Raum Bern, im Grauholz, sind es auf der N 1 39 300 PW und 5700 Lastwagen, gibt 45 000 Fahrzeuge. In Martigny, um die Romandie nicht zu vergessen, sind es auf der N 9 13 500 PW und 1600 Lastwagen, sind 15 100 Fahrzeuge.

Ich bin der Meinung, Sie sollten hier keine Differenz zum Nationalrat schaffen. Mit Artikel 1, den Sie bereits beschlossen haben, ist eigentlich gesagt, dass wir das im Sinne von Herrn Ständerat Danioth tun. Aber wenn Sie hier eine Differenz schaffen, schaffen Sie auch eine Schwierigkeit im Hinblick auf die Verhandlungen mit der EG; ich bitte Sie, uns in dieser Phase von dieser Schwierigkeit zu entbinden. Es wird langsam unmöglich, mit der EG zu verhandeln, weil die EG nicht verstehen will, dass wir ständig mit neuen Forderungen kommen. Damit schwächen wir auch unser Gesamtpaket Neat.

Danioth: Sie gestatten, dass ich – auch wenn es unüblich ist – nach dem Bundesrat nochmals das Wort ergreife. Ich muss gestehen: In der Kommission hat Herr Bundesrat Ogi mehr Verständnis gezeigt. Nun wird eine klar ablehnende Position eingenommen.

Herr Bundesrat Ogi, ich habe Ihnen erklärt und habe das gestern auch gesagt: Ich bin für die Neat, ich trete nicht nur hier oder in der Kommission für die Neat ein. Ich trete auch an meiner «Heimatfront» für die Neat ein, wo das nicht so leicht ist. Aber ich begreife nicht, dass Sie sich selber die beste Waffe aus der Hand schlagen lassen, die Sie in Brüssel haben, um die Neat zu verkaufen!

Es ist keineswegs so, dass wir jetzt diese Massnahmen ergreifen müssen. Es steht ausdrücklich: «Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme ...» Auf die Inbetriebnahme soll gewährleistet werden – nicht mit Zwang, Herr Kollege Ducret, sans obligation –, mit Förderungsmassnahmen, lesen Sie den Titel von Artikel 1bis! Was kann man da noch weniger verlangen? Mit Förderungsmassnahmen soll sichergestellt werden, dass der Gütertransit, nicht jeglicher Güterverkehr, auf der Schiene abgewickelt wird.

Der Kleinbetriebsinhaber, der Gemüsehändler von Bergamo oder von Como kann nach wie vor mit seinem Lastwagen über den Gotthard in die Deutschschweiz und in die Nordschweiz kommen. Das sind nicht die Probleme. Die Lebensmittel- und andere dringliche Transporte, wenn sie die Bahn nicht bewältigen kann, sollen auch nachher durchaus auf der Strasse erfolgen. Aber längerfristig soll zur Hauptsache eine Verkehrsteilung im Sinne einer Verlagerung erfolgen.

Ich kann nicht begreifen, dass man sagt: In zwanzig Jahren ist die Situation anders. Herr Bundesrat Ogi, in zwanzig Jahren haben wir hoffentlich die Neat! Dann müssen diese prinzipiellen Grundlagen stimmen, die wir jetzt für die Neat festlegen. Für mich ist die betriebliche und die politische Akzeptanz dieser Milliardeninvestition von entscheidender Bedeutung. Wenn wir hier Zweifel haben und diese Zweifel sogar nach Brüssel tragen, dann begreife ich Sie nicht mehr. Sie vergleichen das mit dem Militärvelo, das man Ihnen gibt. Ich meine, Sie bekommen ein Mountainbike, mit dem Sie sehr gut umzugehen wissen. Ich weiss, Sie sind ein guter Sportler. Ergreifen Sie das Mountainbike!

Zum Schluss noch eine Stellungnahme, auch neuesten Datums: «Die Schweiz muss für den EG-Transit möglichst rasch

eine glaubwürdige Alternative zum Strassentransport anbieten.» Eine Alternative kann man nur anbieten, wenn man diese fördert; kein Zwang. Wissen Sie, wer das geschrieben hat? Nicht eine grüne Organisation: das wurde vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband geschrieben und an einem Presseseminar publiziert; allerdings wurden auch andere Forderungen erhoben, aber diese gehörten dazu. Seien Sie dankbar, wenn wir Ihnen diese Waffe in die Hand geben. Ich möchte Sie bitten, dem zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	22 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	16 Stimmen

M. Cavadini: M. Danioth a parlé en commission d'un article qui appartenait à son credo. Comme nous sommes dans le domaine de la foi et que nous considérons que nous venons d'entonner plutôt le requiem, nous vous informons que nous ne voterons pas le projet tel qu'il nous est soumis.

Art. 2

Antrag der Kommission

Einleitung, Bst. a–c

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Bst. bbis

bbis. den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard;

Art. 2

Proposition de la commission

Introduction, let. a–c

Adhérer à la décision du Conseil national

Let. bbis

bbis. Un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard;

Angenommen – Adopté

Art. 2bis

Antrag der Kommission

Titel

Anliegen der Kantone

Wortlaut

Den Anliegen der betroffenen Kantone nach umweltschonender Linienführung und zum Schutz der Siedlungsräume ist im Rahmen der Planung

Art. 2bis

Proposition de la commission

Titre

Demande des cantons

Texte

Les demandes des cantons concernant un tracé ménageant l'environnement et la protection des zones habitées seront prises en considération de manière appropriée lors de la planification et de la réalisation.

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 2bis, la commission propose de supprimer les parenthèses et de dire au lieu de: «Les intérêts des cantons concernés (tracé ménageant l'environnement)», nous disons: «Les demandes des cantons concernant un tracé ménageant l'environnement» et en ajoutant «... et la protection des zones habitées», ce qui ne change rien quant au fond. On ne peut déduire de cette formulation aucun droit à de nouveaux tronçons en tunnels.

Iten: Ich habe gestern feststellen können, dass Bundesrat Ogi gerne vom grossen Wurf spricht, aber weniger gerne von den Details. Wenn wir auf die Details und die Regionalprobleme zu sprechen kommen, so um des Ganzen willen – ich möchte das gleiche betonen wie vorher Herr Danioth.

Unter der Marginalie «Anliegen der Kantone» möchte ich eine Frage stellen, die nicht genau zu Artikel 2bis passt. Herr Bundesrat Ogi hat mir aber gestern geraten, diese Frage nicht beim Eintreten zu stellen, sondern bei der Detailberatung. Es

handelt sich um die archäologischen Grabungen entlang der «Bahn 2000» und der Neat-Strecken. Ich werfe diese Frage nicht nur aus lokalem Interesse auf, sie soll nur exemplarisch am Beispiel von Zug abgehandelt werden; sie betrifft aber alle Kantone, die entlang den neuen Strecken liegen.

Im Rahmen der «Bahn 2000» und des Ausbaus der Neat-Strecken soll im Kanton Zug auf der Strecke von Cham nach Rotkreuz die bestehende Bahnlinie auf Doppelspur ausgebaut werden. Zahlreiche archäologische Funde entlang des Zugersees zeigen, dass auf der geplanten Strecke mit verschiedenen archäologischen Fundstellen zu rechnen ist. Die Kantonsarchäologie Zug ist gesetzlich verpflichtet, allfällige archäologische Funde und Befunde sicherzustellen.

Aufgrund der Resultate einiger bereits erfolgter Untersuchungen steht heute fest, dass zur Rettung dieser unmittelbar bedrohten Kulturgüter einige grössere archäologische Rettungsgrabungen anzusetzen sind. Rettung bedeutet in diesem Zusammenhang nicht die Erhaltung, sondern das Dokumentieren der Befunde und das Bergen von Funden vor deren endgültiger Zerstörung.

Die Finanzierung dieser Rettungsmassnahmen ist rechtlich allerdings noch nicht geklärt. Der Kanton Zug wie auch der Verband der schweizerischen Kantonsarchäologen vertreten die Meinung, die Finanzierung der archäologischen Schutzmassnahmen im Rahmen von «Bahn 2000» sei gemäss Konzept «Archäologie und 'Bahn 2000'», welches von einer Arbeitsgruppe des Bundesamtes für Verkehr ausgearbeitet wurde, zu realisieren. So lange die finanzielle Zuständigkeit bzw. die Verbindlichkeit des Konzeptes «Archäologie und 'Bahn 2000'» nicht geklärt sind, sieht sich der Kanton Zug ausserstande, die erwähnten Rettungsmassnahmen durchzuführen. Dies wiederum vergrössert den Vollzugsrückstand bei der Realisierung von «Bahn 2000».

Soll das Projekt «Bahn 2000», das auch der Neat dient, nicht unnötig verzögert werden, so muss in dieser Sache möglichst bald entschieden werden.

Ich frage also Bundesrat Ogi: Wann ist vom Bundesrat bzw. vom Bundesamt für Verkehr in der Sache «Archäologie und 'Bahn 2000'» ein Entscheid zu erwarten?

Bundesrat Ogi: Ich werde zu drei Artikeln etwas lange reden müssen, nämlich zu den Artikeln 2bis, 3 und 4.

Artikel 2bis entstand im Nationalrat. Er will dokumentieren, dass die Bahnen beim Bau des Werkes eine möglichst schonende Linienführung wählen sollen. Es ist unbestritten, dass sich auch der Bahnbau an den durch die Rechtsordnung gesetzten Rahmen zu halten hat, d. h. zum Beispiel: Man kann heute keine Neat mehr bauen, die keine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen würde. Das ergibt sich schon aus Artikel 9 des Umweltschutzgesetzes.

Die vorgeschlagene Bestimmung, wonach die Siedlungsräume zu schützen seien, würde aber Probleme schaffen. Es gibt Kreise, die sich darunter eine Bahn vorstellen, die alle Ortschaften – ich betone, alle Ortschaften – untertunnelt oder grossräumig umfährt. Will man damit – das möchte ich gerade die Urner fragen – eine Urner Metro, oder will man damit erreichen, dass beispielsweise Bellinzona unterfahren wird? Zu einer solchen Lösung könnte der Bundesrat nicht Hand bieten. Die Kosten einer derartigen Neat-Metro würden in keinem Verhältnis mehr zum erwarteten Ertrag stehen. Eine solche Neat könnten wir uns nicht leisten. Wir dürfen nicht nur die Umweltverantwortung spüren, sondern wir müssen auch die Verantwortung in Sachen Finanzen spüren.

Ich möchte Ihnen – wie gestern angekündigt – jetzt einige Zahlen zur Beurteilung geben. Im Kreditrahmen von 14 Milliarden Franken, der vom Nationalrat und von Ihrer Kommission beschlossen wurde, sind eingeschlossen: der Vortunnel Uri, d. h. ein Tunnel Erstfeld–Amsteg; eine geeignete Umfahrung von Bellinzona, d. h. die westliche Umfahrung von Bellinzona; eine allfällige Variante Raron-Ost, also eine Ausfahrt im Raume Baltschieder, aber nicht in Mundbach; die Verlängerung bis zur Tellenburg in Frutigen und die Voraussetzungen für einen Niesen-Flankentunnel. Nicht im Kredit inbegriffen sind: eine Aufgabe des heutigen Bahnhofes Flüelen, ein Zentralbahnhof Uri, die Verlegung bestehender Anlagen beispielsweise in

Chiasso und in Erstfeld; Maximalforderungen in bezug auf die Baustellenerschliessung am Gotthard, beispielsweise wenn eine völlig neue Bahn in den Raum Surselva verlangt würde; der Zusatzast nach Mundbach.

Die Auswirkungen all dieser Zusätze sind natürlich enorm, und man müsste mit Zusatzkosten von vier bis fünf Milliarden Franken rechnen. Da wäre beispielsweise einmal ein Zentralbahnhof Uri, dann auch die Südzufahrt zum Gotthard; ich denke an die Verlegung der alten Bahn Bodio–Monte Ceneri, ich denke aber auch an die Variante Mundbach. Wir kommen bei Artikel 4 darauf zurück. Dann stellt sich auch die Frage des Tiefbahnhofs Luzern oder die Frage der Umfahrung des Bahnhofs Lugano, die aus dieser Formulierung entstehen und Auswirkungen haben könnte.

Ich möchte Ihnen in diesem Zusammenhang – auch mit Blick auf die Artikel 3 und 4 – auch sagen, was in der Verkehrspolitik gesamthaft auf uns zukommt: Wir haben zunächst einmal die Kosten für «Bahn 2000», heute auf 9 bis 10 Milliarden Franken budgetiert. Dann haben wir für 18 Milliarden Franken den restlichen Nationalstrassenausbau. Das dürfen wir nicht ganz vergessen. Dann kommt die Neat mit den Kosten von 15 Milliarden Franken inklusive Ostschweiz. Das wird dazu führen, dass wir in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren Projekte für rund 42,8 Milliarden Franken vorhaben. Das wird von 1997 bis ins Jahr 2003 Belastungen von 3 bis 4 Milliarden Franken pro Jahr geben. Das müssen Sie wissen, wenn Sie jetzt diese Zusätze beschliessen.

Schliesslich möchte ich Herrn Ständerat Iten auf seine Anfrage folgendes antworten: Im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau hat sich mit den Archäologen eine gute Zusammenarbeit entwickelt, indem insbesondere frühzeitig festgelegt wird, wo allenfalls zu graben ist. Es ist vorgesehen, für «Bahn 2000» und für die Neat eine ähnliche Zusammenarbeit aufzubauen. In diesem Sinne kann ich Ihnen versichern, dass wir der Problematik volle Aufmerksamkeit schenken werden. Ich bitte Sie, diesen Artikel 2bis abzulehnen, weil er in seiner Auswirkung finanziell grosse Zusatzbelastungen bringen könnte.

Lauber: Gestatten Sie mir einige Bemerkungen zu diesem Artikel 2bis. Das starke Verkehrswachstum auf der Strasse erfordert bereits heute Sanierungsmassnahmen, weil auf den Transitachsen zunehmend Kapazitätsengpässe auftreten und weil die Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung nicht mehr eingehalten werden können.

Der Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale stellt in diesem Zusammenhang eine langfristige Option für eine neue Verkehrsverteilung zwischen Schiene und Strasse dar. Bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen Alpentransversale handelt es sich um ein technisch äusserst anspruchsvolles Projekt mit einer langen Bauzeit, während der in den betroffenen Gebieten mit gewissen Beeinträchtigungen gerechnet werden muss. Diese müssen wir akzeptieren. Auch der Betrieb wird langfristig gewisse Konsequenzen haben. Aufgrund dieser Sachlage gilt als unabdingbare Voraussetzung für die Eisenbahn-Alpentransversale, eine umweltschonende Linienführung zu wählen.

Es darf in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass sich die Umweltverträglichkeitsprüfung lediglich auf ein bestimmtes Projekt bezieht und dass dieser Einfluss bei der Variantenwahl nicht allein massgeblich ist.

Bei der Wahl der Linienführung sind daher die Umweltaspekte sorgfältig miteinzubeziehen und zu gewichten, damit eine Variante bestimmt wird, die die wesentlichen umweltrelevanten Aspekte gebührend berücksichtigt.

Die Realisierung der Eisenbahn-Alpentransversale wird in den betroffenen Siedlungsräumen zu einer räumlichen Trennung führen, die im Extremfall wie eine Barriere für den Wohnraum wirken kann, die die menschlichen Aktivitäten und die Verkehrsbeziehungen tangiert. In den Siedlungsräumen wird die Neue Eisenbahn-Alpentransversale vor allem wegen der Verkehrszunahme – insbesondere natürlich der Güterzüge – zum Teil doch erhebliche Raum- und Umweltauswirkungen bringen. Es gilt daher – meinen wir –, bei der Wahl der Linienführung darauf zu achten, dass diese Siedlungsräume – wenn im-

mer möglich, das wird nicht durchweg zu garantieren sein, aber wenn immer machbar – verschont werden. Dabei soll in erster Linie geprüft werden, ob ein Siedlungsraum effektiv tangiert werden muss oder ob durch eine geschickte Wahl der Linienführung die Wohngebiete umfahren werden können.

Aufgrund der Konzeption der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale werden doch Siedlungen durchquert, ohne dass ein Halt der Züge vorgesehen ist. Bei solchen Siedlungen bringt eine Zunahme des Eisenbahnverkehrs doch mehr Umweltbelastungen und führt unweigerlich zu einer Verminderung der notwendigen Wohnqualität. Warum also diese Siedlungsräume unnötig irreversibel belasten, wenn man sie durch eine vernünftige Wahl der Linienführung für immer entlasten könnte?

Wir wollen mit diesem Zusatz keineswegs verlangen, dass überall Tunnels gebaut werden oder dass die Tunnels überall länger werden. Das ist nicht der Sinn dieser Übung. Wir wollten damit zum Ausdruck bringen, dass man dem Schutz der Siedlungsräume – dort, wo eben Menschen wohnen – eine erhöhte Beachtung schenkt.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, der Kommission zu folgen und diesem Artikel 2bis in der von ihr vorgeschlagenen Fassung zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Ich wäre dankbar, wenn ich jeweils am Schluss zu diesen Anträgen Stellung beziehen dürfte.

Ich möchte Ihnen noch einmal sagen: Diese Formulierung wird dazu führen, dass wir mehr Tunnels bauen müssen. Ich frage diejenigen, die den Antrag eingereicht haben: Was bedeutet der Zusatz, wonach Siedlungsräume zu schützen sind? Das wird dazu führen, dass Ortschaften unterfahren, dass mehr Tunnels gebaut werden müssen. Das wird zu unglaublichen Zusatzkosten führen.

Ich möchte Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen. Sonst muss ich Ihnen sagen: Wir sind nicht in der Lage, diese Neat zu bauen. Die Schwellenwertanalyse wird dann nicht mehr positiv ausfallen. Die betriebswirtschaftlichen Überlegungen, die wir in der Botschaft aufgeführt haben, werden nicht mehr stimmen. Das ist ein sehr, sehr wichtiger Artikel. Ich bitte Sie dringend, diesen Antrag der Kommission abzulehnen.

Präsident: Ich möchte nur der Ordnung halber festhalten: Es war dem Rat kein Streichungsantrag bekannt. Es lag nur der Antrag der Kommission auf einen gegenüber dem Beschluss des Nationalrates ergänzten Artikel 2bis vor. Herr Bundesrat Ogi hat in seinem Votum den Streichungsantrag des Bundesrates begründet.

Ziegler: Entschuldigen Sie, dass ich mich erst jetzt melde. Nachdem klar ist, wie die Abstimmung laufen soll, ist es doch sicher richtig, dass man noch einmal die beiden Punkte aufzeigt, die hier eine Rolle spielen.

Ein erster Punkt ist der Begriff «umweltschonend» statt nur «schonend». Der zweite Punkt sind die Siedlungsräume.

1. Wenn wir eine Neat bauen wollen, die nur eine schonende Linienführung hat und auf die Umwelt keine Rücksicht nimmt oder bei der nicht von vornherein klar ist, dass Rücksicht genommen wird, dann müssen wir diese Neat nicht bauen.

Herr Bundesrat Ogi, Sie sagen, die Umweltverantwortlichkeit dürfe nicht allein gesehen werden. Wenn wir zu unserer Umwelt nicht Sorge tragen, wenn wir die Verantwortung gegenüber der Umwelt nicht in erster Priorität wahrnehmen wollen, dann müssen wir wahrscheinlich keine Neat bauen. Wenn man den Begriff «umweltschonend» aufnimmt, dann machen wir nichts anderes als das, wozu uns andere Vorschriften bereits verpflichten.

2. Die Siedlungsräume: Wenn wir von vornherein annehmen, dass Siedlungsräume zerstört werden sollen – ich erinnere an Durchfahrten in Erstfeld und Bellinzona, aber auch Visp –, dann sind wir wieder genau dort, wo wir nicht sein dürften, denn wir können doch nicht jahrhundertalte, in der Geschichte gewachsene Siedlungsräume durch ein solches Werk zerstören. Wenn wir das wollen, dann müssten wir auch bereit sein, die Konsequenzen in Kauf zu nehmen.

Wir dürfen, wenn wir ein solches Werk bauen wollen, die Kosten nicht scheuen. Es kann nicht zu Lasten einer kleinen Minderheit in diesen Siedlungsräumen eine Neat gebaut werden.

Uhlmann: Ich habe immer geglaubt, wir hätten ein Umweltschutzgesetz, und aufgrund dieses Umweltschutzgesetzes bestehe eine Lärmschutz-Verordnung, die für alle Projekte, nicht nur für die des Bundes, sondern auch für diejenigen der Kantone, Gemeinden und der Privaten Gültigkeit habe. Wir verfallen immer wieder dem gleichen Fehler, dass wir im Gesetz laufend nochmals dasselbe niederschreiben wollen. Für mich ist es selbstverständlich, dass auch für die Neat dieses Umweltschutzgesetz, diese Lärmschutz-Verordnung Gültigkeit haben. Aus diesem Grunde beantrage ich Ihnen jetzt, diesen Artikel 2bis zu streichen.

Präsident: Ich muss eine Korrektur anbringen: Es geht darum, ob Sie Artikel 2bis in der Fassung der ständerätlichen Kommission zustimmen oder, was der Bundesrat akzeptieren würde, in der Fassung des Nationalrates. Der Bundesrat beantragt also nicht Streichung, sondern Zustimmung zum Nationalrat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für des Antrag des Bundesrates

23 Stimmen
9 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Die neue Linie ist so zu konzipieren, dass allfällige Erweiterungen in Richtung Surselva sowie in den Raum Luino und in den Raum Comer See möglich sind.

Abs. 3

Die Baustellenerschliessung in der Surselva erfolgt über das bestehende Eisenbahnnetz, das nach den entsprechenden Bedürfnissen auszubauen ist.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

La nouvelle ligne sera conçue de manière à permettre d'éventuelles extensions en direction de la Surselva, ainsi que dans les régions de Luino et du lac de Côme.

Al. 3

Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins respectifs de ceux-ci.

M. Flückiger, rapporteur: A cet alinéa 2 de l'article 3, le Conseil national a ajouté une disposition, de manière à permettre l'extension de la ligne du Gothard dans la région de Luino. En outre, la commission du Conseil des Etats propose ces options également pour la Surselva et la région du lac de Côme. On ne saurait créer un préjugé ni dans un sens positif ni dans un sens négatif. Le tunnel de base du Gothard doit être conçu de manière à ne pas supprimer la possibilité de construire un raccordement en direction de la Surselva, ce qu'il est possible de réaliser sans occasionner de coûts supplémentaires, grâce à une galerie latérale parallèle au tunnel principal, telle qu'elle est prévue selon le message du Conseil fédéral. A partir de cette galerie, le percement du tunnel pourrait commencer en direction de l'est. En outre, cette galerie latérale pourrait servir au transport de matériel.

Si, au contraire, on ne construisait qu'un seul tunnel ferroviaire à double voie ou deux, voire trois tubes à voie unique, il serait très difficile – les trains toujours en circulation – de commencer à travailler avec les machines de forage, puis de procéder à des explosions et, enfin, pendant la poursuite des travaux, de résoudre les problèmes des transports vers le chantier, ainsi que ceux inhérents à l'évacuation des masses de roche. Si le

choix devait se porter sur une solution dépourvue de galerie latérale, il faudrait construire une courte galerie, dès le début, à l'endroit d'un éventuel embranchement, de manière à ce que les travaux de construction puissent être entrepris sans porter préjudice à l'exploitation du tunnel de base. La construction d'une telle galerie se monterait de 70 jusqu'à 100 millions de francs. Mais il serait possible de l'utiliser comme dépôt affecté aux travaux d'entretien. Ces problèmes ne se posent pas dans l'éventualité d'une extension en direction du lac de Côme, l'embranchement se trouvant en rase campagne.

J'ajouterai encore qu'à l'alinéa 3 la commission a estimé que les transports de matériel de et vers le chantier de Sedrun doivent se faire par le rail. Il s'agit en gros de 350 tonnes par jour, en grande partie de masses de roches explosées. En plus du matériel roulant spécial qu'il y a lieu d'acquérir, quelques voies d'évitement entre Coire et Sedrun – sur les réseaux des chemins de fer rhétiques et du FO – devront être prolongées. En outre, il est prévu d'aménager la gare d'Ilanz. Les coûts de tous ces projets tournent autour de 80 millions de francs et sont à la charge du crédit de construction du tunnel de base du Gotthard. Ces aménagements sont aussi nécessaires au reste du trafic ferroviaire.

Danioth: Ich stelle keinen Antrag zu Artikel 3, sehe mich aber veranlasst, eine Erklärung zu Artikel 3 Absatz 1 abzugeben, zum Planungsraum Erstfeld/Silenen für das Nordportal.

Im Bundesbeschluss A ist gemäss Fassung des Bundesrats Amsteg als Standort des Nordportals des Basistunnels angegeben. Der Nationalrat hat den Portalstandort mit «Raum Erstfeld/Silenen» umschrieben. Damit soll ein Vortunnel gemäss Vorschlag des Kantons Uri mit Nordportal nördlich von Erstfeld ermöglicht werden. Die Vertreter des Kantons Uri haben nun anlässlich der Befragung vom 6. Mai in Luzern gewünscht, dass die geographische Bezeichnung des Nordportals mit «Raum Erstfeld» umschrieben wird. Der heutige Wissensstand wäre durchaus genügend, um die Variante «Vortunnel» respektive Portalstandort nördlich von Erstfeld definitiv festzulegen.

Nun sind aber vom Projektingenieur neue Ideen mit einer Variante Schächental ins Spiel gebracht worden. Dabei würde das untere Reusstal von der Alpentransversale östlich im Berg umfahren.

Um diese Abklärungen nicht zu präjudizieren und damit zu ermöglichen, dass selbstverständlich die Neat auch im Kanton Uri ans Tageslicht kommt, um diese Option noch zu halten, verzichte ich auf einen Abänderungsantrag zum Standort des Nordportals.

Jagmetti: Gestatten Sie einem Nichtkommissionsmitglied, zu diesem Artikel 3 noch vier kurze Fragen zu stellen. Es geht ja bei diesem Artikel 3 um eines der beiden Kernstücke, freilich um das teurere der beiden, nämlich die Gotthardachse mit dem Basistunnel als Hauptbestandteil. Ich erlaube mir dazu vier Fragen:

1. Gelten, Herr Bundesrat, die Angaben auf Seite 38 (unten) in der Botschaft über das Betriebskonzept mit den Höchstgeschwindigkeiten und damit dem Einbezug ins europäische Hochleistungsschiennetz nach wie vor?

2. Ist gegebenenfalls geplant, oder wird geprüft, ob sich ein Autoverlad im Basistunnel rechtfertigen würde? Wäre das auch betrieblich möglich? Ich knüpfe damit an uralte Vorstellungen an und frage mich, ob darin eine Alternative zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strassen-Bergstrecke läge.

3. In der Botschaft wird auf Seite 41 festgehalten, dass die Bergstrecke der SBB in Betrieb bleibt. Ich messe dieser Aussage ganz entscheidende Bedeutung zu. Meine beiden Tessiner Kollegen werden verstehen, wenn ich gleichsam für die Leventina spreche. Für die Täler an der alten Gotthardachse ist es von ausserordentlicher Bedeutung, dass der Schienenverkehr, auch wenn er in der Frequenz reduziert wird, im Grundzug aufrechterhalten und dass insbesondere der heutige Eisenbahntunnel in Betrieb bleibt.

4. Was geschieht mit den Zufahrtslinien? Gestern haben wir gesehen, dass wir sehr wichtige Strecken, aber eben doch nur

Teilstrecken eines Gesamtsystems ausbauen. Das Gesamtsystem wird in Artikel 2 genannt. Artikel 3 betrifft einen Teil davon. Die Frage wäre noch die: Was plant der Bundesrat hinsichtlich der Zufahrtslinien? Vorläufig ist kein Ausbau über die «Bahn 2000» geplant. Sind aber vorbehaltene Entschlüsse für einen weiteren Ausbau vorhanden?

Das wären meine vier Fragen.

Bundesrat Ogi: Ich möchte als Reaktion auf die Presse – ich denke vor allem an die «Bündner Zeitung» vom 11. September und an die heutige «Berner Zeitung» – die Anträge zu Artikel 3 Absätze 2 und 3 präzisieren. Zuhanden des Protokolls möchte ich folgendes sagen: Die am Gotthard-Basistunnel nötigen Zusatzinvestitionen zur Ermöglichung eines späteren Ausbaus in Richtung Surselva im Sinne der gestrigen Ausführungen von Herrn Ständerat Cavelti werden sich auf etwa 70 Millionen Franken belaufen. Was ist damit gemeint? Damit ist eine Ausbuchtung im Tunnel auf einer Strecke von etwa 500 Metern vorgesehen. Ich sage das zuhanden des Protokolls, damit keine Missverständnisse entstehen.

In bezug auf die Linie nach Colico sind wir bereit, die von Herrn Ständerat Cavelti verlangte Planungsstudie in Auftrag zu geben und diese Möglichkeit abzuklären. Das heisst aber nicht, dass wir diese Linie bauen müssen. Auch hier wäre ein Staatsvertrag notwendig. Die Traversierung des Comer Sees wäre mit etwelchen Problemen verbunden.

Was Absatz 3 betrifft, möchte ich folgendes präzisieren: Die geplanten Baustellentransporte werden nach heutiger Einschätzung folgende Kosten auslösen: Zunächst ist damit zu rechnen, dass Shuttle-Züge eingesetzt werden müssten, um den Aushub abzutransportieren. Für diese Züge rechnen wir mit einer Ausgabe von 20 bis 30 Millionen Franken. In zweiter Priorität müssten Ausweichstellen – z. B. in Mompé – und der von Herrn Cavelti angesprochene Bahnhof Ilanz ebenfalls angepasst werden. Die heutigen Berechnungen ergeben dafür eine Ausgabe von 30 Millionen Franken. In dritter Priorität würden neue Geleise im Raume Rheinbrücke bei Tamins vorgesehen; wir rechnen dafür mit Kosten von 42 Millionen Franken. Diese Baustellenerschliessung ab Surselva in Richtung Unterland würde somit etwa 90 bis 100 Millionen Franken kosten. Das würde zu Lasten des Neat-Projekts auf der Gotthard-Basistrecke gehen und könnte dort zu Kreditüberschreitungen führen.

Zu den vier Fragen von Herrn Ständerat Jagmetti: Das auf Seite 38 der Botschaft beschriebene Betriebskonzept ist nach wie vor gültig. Es muss aber damit gerechnet werden, dass die Zeit in den nächsten zwanzig Jahren nicht stillsteht. Deshalb kann ich hier nicht für alle Ewigkeit versprechen, wir würden dieses Konzept nicht anpassen müssen. Seit der Redaktion der Botschaft bis zum heutigen Zeitpunkt und auch nach Rücksprache und Verhandlungen mit den umliegenden Ländern und mit der EG hat sich hier jedoch keine Änderung eingestellt.

Zweite Frage: Autoverlad Gotthard-Basistunnel. Zum heutigen Zeitpunkt kann ich diese Frage nicht abschliessend beurteilen. Grundsätzlich ist aber kein Autoverlad vorgesehen. Warum nicht? Wir hätten keinen Platz dafür. Sie wissen, wie viele Züge dieses Gotthardsystem aufnehmen muss; es sind Schnellzüge und Güterzüge. Deshalb ist grundsätzlich kein Platz mehr für Autozüge.

Dritte Frage: Bergstrecke. Diese Bergstrecke soll sowohl am Gotthard wie am Lötschberg bleiben, als Reserve, als «Ueberlauf» und für die Bedienung der Täler und der Stationen, die an dieser Bergstrecke liegen.

Vierte Frage: Zufahrtslinien. Ich habe gestern erklärt, dass dieses ganze Konzept im Sinne des Baukastensystems aufgebaut ist. So wie das heutige Netz geplant ist und mit der Annahme, dass wir etwa 70 Millionen Tonnen transitieren müssen, genügen die Zufahrten sowohl Richtung Arth-Goldau als auch die Zufahrten Richtung Lugano. Sollte sich aber die Nachfrage darüber hinaus erhöhen, muss es jederzeit möglich sein, diese Anpassungen vorzunehmen. Heute sind keine vorbehaltenen Entschlüsse vorhanden, weil die Kapazitäten genügen. Zu einem späteren Zeitpunkt muss die Lage neu beurteilt werden, um bei der militärischen Sprache zu bleiben.

Präsident: Sie stimmen bei Artikel 3 der Version der ständerrätlichen Kommission zu, Herr Bundesrat?

Bundesrat Ogi: Ja.

Cavelty: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Angesichts der Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten, die sehr präzise und klar waren, hatte ich nicht im Sinn, das Wort noch zu ergreifen. Jetzt muss ich es vielleicht doch tun, um die Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi in das von mir aus gesehen rechte Licht zu rücken.

Absatz 2 spricht von den gewährten Möglichkeiten, später einen Anschluss in den Raum Surselva und in Richtung Comer See zu haben. Was den Raum Surselva betrifft, stehen die Kostenschätzungen von Herrn Bundesrat Ogi etwas im Gegensatz zu den Ausführungen des Kommissionspräsidenten. Der Kommissionspräsident hat – gestützt auf ein Papier des Kommissionssekretariates, das auch ich besitze – ausgeführt, dass die Möglichkeit Surselva keine zusätzlichen Kosten verursache, sofern man sich an die Planung halte, welche jetzt vorliegt und welche wir beschliessen. Zusätzliche Kosten bis 80 Millionen Franken ergäben sich nur, wenn man die Planung ändern würde und statt einer Röhre mit einem Seitenstollen zwei Röhren bauen würde. Das die Präzisierung zu Artikel 3 Absatz 2.

Bei Absatz 3 ist darauf hinzuweisen, dass die Grossbaustelle im Tavetsch zuoberst in der Surselva etliche Umtriebe und viele zusätzliche Transporte mit sich bringt, die wir nur über die Bahn bewältigen können. Die bestehende Bahn ist natürlich nicht imstande, dies alles zu übernehmen. Darum ist Herr Bundesrat Ogi bereit – ich bin ihm dafür dankbar –, die notwendigen Ausbauten bei der Bahn – das betrifft die Furka-Oberalp-Bahn und die Rhätische Bahn – zu Lasten der Neat zu übernehmen. Das scheint mir richtig; ich meine, bei der Übernahme der Kosten darf man nicht kleinlich sein.

Man muss doch davon ausgehen, dass man diese Bahn braucht, sonst könnte man diese ganze Baustelle nicht haben. Wenn keine Bahn vorhanden wäre, müsste man eine neue bauen; das wäre dann noch viel teurer. Man soll grosszügig sein, und man soll die notwendigen Ausbauten so vornehmen, dass sie auch für eine mögliche spätere Normalspur ausreichen würden. Es hätte z. B. keinen Sinn, eine neue Brücke so schmal zu bauen, dass nur gerade eine Schmalspur darauf Platz hätte. Ich hoffe immer noch – je länger, desto mehr – auf das «Ypsilon». Darauf sollten wir vorbereitet sein.

Bei der Aufzählung von Herrn Bundesrat Ogi ist etwas vergessen worden, nämlich der Bahnhof Disentis, die Strecke Disentis–Sedrun und die Anpassungen, die bei der Furka-Oberalp-Bahn vorzunehmen sind. Ich stehe nicht im Gegensatz zu Herrn Bundesrat Ogi, sondern wollte lediglich diese Klarstellungen anbringen.

Auch die Möglichkeit einer Erweiterung in den Raum Comer See darf nicht nur eine deklamatorische Aussage sein. Das ist das Kernstück des Spluga integrato. Alle Splügen-Anhänger werden das spätestens, wenn es einmal soweit ist, realisieren. Das, was man früher mit dem Splügen erreichen wollte, wäre mit einem kurzen Tunnel von höchstens 15 Kilometern realisierbar. Man kommt gegen Mailand hinunter in eine neue Region; seitens der Lombardei wird ja seit Jahren gewünscht, dass man nicht den ganzen Verkehr durch einen Kanal leite. Man erweitert so auch die Möglichkeit der Neat gegen Süden. So geht nicht alles durch den Kanton Tessin, es gibt eine Verkehrsspaltung, es bringt die Möglichkeit, Mailand überhaupt zu umfahren – es ist also international gesehen eine ganz wichtige Option.

Für Graubünden bedeutet diese Möglichkeit zudem, dass man die Südtäler, ganz Südbünden, nahe an die Neat bringt. Das betrifft das Misox, das Engadin, das Puschlav und das Bergell. Alle sind mit einem Strich näher an die Neat gebracht, und – was innerbündnerisch und innerschweizerisch wichtig ist – alle werden dadurch auch einander näher gebracht; denn die italienischsprachigen Südtäler haben ja keine Verbindung untereinander, und das wäre die Verbindung, die man schaffen würde.

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

... neue Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach erweitert. Bei der Wahl der endgültigen Linienführung werden nebst der Umweltverträglichkeit die technische Machbarkeit, die Bauzeit, der Bau- und Betriebskostenvergleich berücksichtigt.

Abs. 2–5

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1

... entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach. Lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison entre les coûts de construction et d'exploitation.

Al. 2–5

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: Dans l'article 4, alinéa premier, le périmètre de planification pour le tunnel de base du Loetschberg a été étendu. Il englobe le territoire situé entre Gampel et Mundbach. Ce faisant, la commission ne s'est pas décidée en faveur d'un tunnel qui irait jusqu'à Mundbach, comme le demandait le gouvernement valaisan. Il revient au Conseil fédéral de déterminer le tracé définitif. La commission propose de compléter l'alinéa selon lequel, lors du choix du tracé définitif, il sera tenu compte, en plus de l'impact sur l'environnement, de la faisabilité technique, de la durée des travaux, ainsi que de la comparaison des coûts de construction et d'exploitation. Les mots en plus, comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, ne se trouvent pas dans le dépliant et c'est le motif pour lequel nous avons reçu le complément.

Il convient d'insister sur le fait que la commission ne propose d'accorder aucun crédit supplémentaire destiné à un éventuel prolongement du tunnel en direction de Mundbach. La proposition que la commission présente à cet article a pour seul but de permettre d'examiner soigneusement toutes les variantes, entre autres parce que la route nationale N9 devra être construite dans la même région. Comparer des variantes implique que l'on en détermine l'utilité, cela va de soi. Ainsi cherchera-t-on à savoir si le Valais central et les vallées de Viège sont raccordés de façon satisfaisante aux transports publics. Aujourd'hui, par exemple, on note que nombre de gens vont de Berne à Tâsch en voiture parce que le déplacement est plus rapide qu'en train en raison du détour par Brigue. Le tunnel de base devrait permettre un meilleur raccordement par chemin de fer des vallées de Viège et surtout de Zermatt.

Lauber: Der Alpen transit-Beschluss, den wir hier vorbereiten, wird die Zukunft unseres Kantons stark prägen. Ich bitte Sie daher um Verständnis, dass sich im Wallis Behörden und Bevölkerung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene intensiv – dem Charakter des Wallisers entsprechend manchmal auch heftig und hitzig – mit diesem Projekt auseinandergesetzt haben.

Sie haben in dieser Angelegenheit schon sehr viel Post erhalten, vielleicht zuviel. Der Kanton Wallis und alle anderen direkt vom Alpen transit betroffenen Kantone sind um eine optimale Linienführung bemüht. Ich glaube, das ist legitim. Daher wird dieser Antrag, den Ihnen die Kommission – der Entscheid fiel mit 11 zu 3 Stimmen deutlich aus – unterbreitet, sowohl von der Berner als auch von der Walliser Regierung und auch von «Transalp 2005» mitgetragen.

Seit den Beratungen im Nationalrat im März wurden die Studien für die Mundbach-Variante fortgesetzt. Die Walliser Regierung hat trotz der knapp ablehnenden Haltung des Nationalrats auf eigene Kosten einen Auftrag für eine Machbarkeitsstudie erteilt. Im Rahmen der Behördendelegation Lötschberg wurde man sich einig, dass diese Variante in die weitere Evaluation einbezogen werden sollte. Das EVED hat sich in verdankenswerter Weise nicht dagegen gestellt. Nach Ansicht

der Projektleitung Lötschberg schneidet die Mundbach-Variante nicht schlecht ab. Auf alle Fälle darf gesagt werden, dass im jetzigen Zeitpunkt ein Ausscheiden dieser Variante nicht vertreten werden kann.

Aus diesem Grunde stellen wir Ihnen den Antrag, den Projektierungsraum bis nach Mundbach zu erweitern. Wir wollen damit die gesetzliche Grundlage schaffen, die bisher fehlte, um alle sinnvollen Varianten weiterzuverfolgen. Wir brauchen diese gesetzliche Grundlage. Im Nationalrat wurden die Anträge Schmidhalter und Müller-Meilen knapp abgelehnt. Unser Antrag stimmt mit demjenigen von Herrn Müller-Meilen beinahe überein, und er geht wesentlich weniger weit als der Antrag der Minderheit I im Nationalrat. Wir verlangen keine konkrete Linienführung, sondern die Erweiterung des Planungsraumes. Die Mundbach-Variante ist beim heutigen Stand der Planung nach den Kriterien Bauzeit, Akzeptanz, Umweltschutz und künftige Entwicklung den anderen Varianten in etwa ebenbürtig. Mehrkosten werden allerdings anfallen, das ist zuzugeben: beim jetzigen Stand der Planung in einer Grössenordnung von 250 Millionen Franken.

Die Variante des Bundesrats und des Nationalrats mit einer offenen Linienführung im Rhonetal würde mitten durch dichtes und schon belastetes Siedlungsgebiet führen und bei der betroffenen Bevölkerung und den Gemeindebehörden in diesem Kantonsteil auf Widerstand stossen. Die Kompromissvariante hingegen findet die Zustimmung des Grossen Rats und der betroffenen Oberwalliser Gemeinden. Behördeneinsprachen wären nicht zu erwarten. Hinter dieser Lösung stehen alle Oberwalliser Parteien.

Es wäre falsch, den Lötschberg-Basistunnel lediglich als ein Inselwerk zwischen Frutigen und dem Rhonetal zu verstehen. Mit seinen drei Funktionen – es ist gestern darauf hingewiesen worden – bildet dieser Tunnel einen Baustein der künftigen Alpentransversale. Bauwerke, die später kaum mehr geändert werden können, sollten von Anfang an grosszügig und – der heutigen Sensibilität der Bevölkerung entsprechend – umweltfreundlich geplant werden. Es scheint uns deshalb von einiger Bedeutung, beim gegenwärtigen Stand der Planung nicht bereits eine der möglichen Varianten zu eliminieren.

Im Namen von Volk und Behörden meines Kantons, der Behördendelegation der Kantone Bern und Wallis, der Interessengemeinschaft «Transalp 2005» und der künftigen Generationen bitte ich Sie, diesen Antrag auf Erweiterung des Projektierungssperimeters bis an den Raum Mundbach anzunehmen. Es geht nicht darum, diese Walliser Lösung jetzt durchzudrücken, sondern darum, den Gestaltungsspielraum auf der Suche nach der besten Lösung zu öffnen.

Präsident: Ich weise darauf hin, dass nicht alle Argumente, die in der ausführlichen Eintretensdebatte angeführt wurden, wiederholt werden sollten.

Zimmerli: Es ist dennoch selbstverständlich, dass sich der Kanton Bern zu Wort meldet, wenn jetzt Artikel 4 Gegenstand der Diskussion ist. Ich möchte es kurz machen und bestätigen, was mein Vorredner überzeugend ausgeführt hat, und auch unterstreichen, was der Kommissionspräsident zur Erläuterung dieses Artikels gesagt hat.

Es geht nur darum, die staatspolitisch günstigsten Rahmenbedingungen für die Detailplanung zu schaffen, die dann selbstverständlich – ich verweise auf mein Eintretensvotum – wiederum einen Optimierungsprozess zu durchlaufen hat.

Die Formulierung in Artikel 4 entspricht den Beratungen, wie sie mit den Behörden der Kantone Wallis und Bern durchgeführt wurden. Ich bin überzeugt, dass wir, wenn wir dieser Formulierung zustimmen, die Voraussetzungen dafür schaffen, dass in der Detailplanung dann die unter allen Blickwinkeln beste Variante zur Realisierung vorgeschlagen wird. Das und nur das will dieser Artikel 4 in der Fassung der ständerätlichen Kommission. Es würde nicht verstanden, wenn Sie Artikel 4 nun zurücknehmen und gleichzeitig Artikel 3, so wie Sie ihn beschlossen haben, stehenliessen. Man müsste nun konsequent sein und diese Planung im Rahmen des Optimierungsprozesses auch wirklich ermöglichen.

Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zu Artikel 4 zuzustimmen.

M. Ducret: Nous sommes en plein dans la dimension de l'augmentation du prix. Nous procédons échelon par échelon dans une direction qui risque de rendre impossible la réalisation du projet. On a entendu souvent – et je comprends nos compatriotes valaisans comme nos amis bernois – «puisque vous donnez de ce côté-là, pourquoi ne demanderions-nous pas aussi une galerie pour Frutigen et d'autres accès pour Viège»? Evidemment, l'idéal devrait pouvoir être atteint, mais il est en contradiction avec le possible. L'idéal dans la vie serait évidemment de travailler moins en gagnant plus. Ce serait aussi d'avoir des lignes de chemin de fer qui ne gênent pas, qui transportent beaucoup et qui, en plus, ne coûtent pas cher.

Si je vote l'article 4 comme les précédents – je le dis tout de suite à M. le conseiller fédéral que je sais réticent et à juste titre sur ce que nous avons voté et que je vais continuer à voter comme en commission – je le fais comme une indication au Conseil fédéral et non pas comme une obligation. S'il n'est pas possible, pour des raisons financières ou techniques, de sortir à Mundbach et qu'il faut absolument sortir selon le choix qui a été fait, ou peut-être y sortir dans une première étape, alors j'approuverai la décision du Conseil fédéral. Mais peut-être que c'est aujourd'hui une indication de plus que nous donnons. Il est vrai que la gare de chargement de Heustrich nous a paru comme étant quelque chose d'intelligent, peut-être que l'allongement de la galerie pour protéger Frutigen serait aussi intelligent. Dans ce domaine, on se trouve à peu près dans la même situation que pour les routes nationales, avec une différence tout de même, c'est que quand un canton demande un tunnel un peu plus long pour la route nationale qui le traverse, il est obligé de participer aux dépenses alors que pour les lignes ferroviaires, les cantons ne sont appelés à subir aucune compensation financière. Je regarde là haut mon ancien collègue et ami, directeur des finances du canton d'Uri, qui a déjà tellement de charges que si on devait lui faire payer encore un bout du tunnel, je crois qu'il n'y arriverait pas.

Compte tenu de ces éléments, le Conseil fédéral devra quand même choisir ce qui est économiquement possible en tenant compte de ce qui est humainement souhaitable, ce qui n'est pas facile.

M. Delalay: Je ne veux pas allonger ce débat, mais simplement rappeler qu'il ne s'agit pas du tout, à l'article 4, d'une nouvelle variante proposée par la commission, ni d'une revendication régionale démesurée. La proposition de la commission, que je soutiens, cherche à trouver la meilleure solution pour la sortie du tunnel du Lötschberg.

Nul ne peut contester que des problèmes se posent dans la vallée du Rhône qui connaît véritablement une charge exceptionnelle sur l'environnement par la présence simultanée, sur une plaine relativement étroite, du Rhône, de la route cantonale, d'un aérodrome militaire, de la future autoroute, de la ligne du Simplon, de l'actuelle ligne du Lötschberg et d'une grande industrie chimique. Vous conviendrez qu'il y a là quelques bonnes raisons de ne pas en rajouter inutilement et de laisser au moins ouverte la réflexion pour dégager la meilleure solution possible. D'ailleurs, je veux juste encore avancer un argument: si le projet ne trouve pas d'acceptabilité politique à l'image de ce que nous observons aujourd'hui pour la construction de RAIL 2000, un retard dans la construction du Lötschberg-Simplon coûterait chaque année entre 200 et 250 millions de francs, ce qui équivaut largement au coût supplémentaire que l'on envisage si la solution maximale devait être retenue pour la sortie du tunnel du Lötschberg au sud. Je vous invite donc dans l'intérêt d'une meilleure acceptabilité du projet à voter le texte de la commission.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat bittet Sie, der Version des Nationalrates zuzustimmen.

Herr Ständerat Lauber sagte vor einigen Minuten: «Wir verlangen keine konkrete Linienführung.» Aber er hat auch gesagt, dass in dieser Angelegenheit sehr viel geschrieen und ge-

sprochen wurde. Glauben Sie, dass nach all dem, was geschrieben, gesagt und – ich sage es hier auch – gedroht wurde, nicht bis nach Mundbach gebaut werden muss, wenn Sie jetzt dem Antrag Lauber bzw. der Kommission zustimmen? Mir fehlt der Glaube; wir müssten dann bis nach Mundbach bauen.

Wir müssen realistisch politisieren. Es gibt hier Leute, ich meine nicht Herrn Lauber und auch nicht Herrn Delalay, die dieses Projekt nun dermassen beladen wollen, dass es keine Chance mehr hat, vom Volk akzeptiert zu werden. Diese Ueberlegung müssen Sie in Ihre Beurteilung einbeziehen. Es sind vielfach die gleichen Leute, die das Referendum unterstützen und ihm zum Erfolg verhelfen werden. Aber dann haben Sie gar nichts: Die Ostschweiz hat nichts, der Lötschberg hat nichts und der Gotthard hat nichts; das ganze Projekt fällt auseinander.

Ich habe gerne zur Kenntnis genommen, Herr Delalay und Herr Lauber, dass Sie gesagt haben, wenn Mundbach gebaut werde, würde es keine Opposition gegen eine Neat mehr geben. Das sage ich zuhänden der Geschichte und des Protokolls; es ist gut, das zu wissen, vor allem auch für meinen Nachfolger.

Ich versuche nun, Ihnen anhand von eindrücklichen Zahlen zu erklären, warum Sie dem Antrag Lauber bzw. der Kommission nicht folgen dürfen. Die Botschaft des Bundesrates für den Lötschbergstunnel (von Kandergrund nach Raron/Steg/Gampel, ohne Niesenflanke) erwähnt Kosten von 3 Milliarden Franken, bei einer Länge von 28,4 km und einer Bauzeit von sieben bis zehn Jahren. Der Nationalrat hat den Projektierungskorridor um den Raum Frutigen/Heustrich und den Raum Raron/Steg/Gampel erweitert; die Kosten werden 3,5 Milliarden Franken betragen, die Länge des Tunnels etwa 35,64 km und die Bauzeit acht bis elf Jahre. Mit dem Niesenflankentunnel würde das Projekt auf 3,8 Milliarden Franken zu stehen kommen.

Der Vorschlag der ständerätlichen Kommission – der Vorschlag von Herrn Ständerat Lauber, die Variante Mundbach auch einzubeziehen – hätte folgende Auswirkungen; bedenken Sie, dass hier unsere Steuergelder ausgegeben werden: Kosten 3,8 Milliarden Franken; Länge des Tunnels von Frutigen nach Mundbach 44,4 km.

Ein direkter Durchstoss aus dem Raume Kandertal/Frutigen/Reichenbach auf Mundbach ist aufgrund der letzten geologischen Erkenntnisse nicht möglich. Der Oeschinensee bietet Probleme. Die Durchfahrt muss westlich erfolgen, also möglicherweise zwischen Kandersteg und Adelboden. Das könnte dazu führen, dass der Tunnel noch einmal länger würde. Die Bauzeit beträgt 8 bis 11 Jahre. Wenn Sie den Niesenflankentunnel dazunehmen, kostet das ganze Ding 4,1 Milliarden Franken. Das ist viel Geld. Dann wird der Lötschberg-Basistunnel, wirtschaftlich gesehen, nicht mehr zu verantworten sein.

Das möchte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte hier und heute gesagt haben. Denn jede Million, nicht zu reden von Milliarden, wird das ganze Werk verteuern – das ist selbstverständlich –, aber auch betriebswirtschaftlich in Frage stellen. Die Zahlen, die in bezug auf die betriebswirtschaftliche Beurteilung in der Botschaft enthalten sind, würden nicht mehr gelten. Ich möchte Sie einfach bitten, sich dieser Verantwortung bewusst zu sein. Wir haben nicht nur eine Umweltverantwortung, wir haben auch eine Finanzverantwortung.

Ich habe Ihnen beim Eintreten gesagt, das sei der Grund, weshalb wir uns auf das Wesentliche konzentrieren und beschränken müssen. Das Wünschbare kann dann später kommen, wenn es notwendig ist, diesen Tunnel nach Mundbach zu bauen. Aber zum heutigen Zeitpunkt ist er, auch vom Betriebssystem her gesehen, nicht notwendig.

Professor Bovy hat in einem Bericht vom 5. Februar 1991 festgestellt: «La seule chance du Loetschberg, c'est sa rapidité de réalisation.» Mit einem 44,4 km langen Tunnel werden wir diese rapidité nicht erreichen. Dann werden die Gründe, die für den Lötschberg gesprochen haben, natürlich langsam verwischt.

Warum wollten wir den Lötschberg bauen? Erstens weil wir im schweizerischen Alpentransitsystem eine zweite Achse brauchen, weil wir aufteilen und verteilen wollen. Zweitens weil die

ser Lötschberg-Basistunnel sich sinnvoll in die «Bahn 2000» einbettet. Die neue Bahn Basel–Olten–Bern liefe bis zur Jahrtausendwende, und im Jahr 2000 oder 2005 hätten wir einen ersten Alpendurchstich. Drittens weil auch ein leistungsfähiger Autoverlad möglich ist. Denken Sie an das Postulat Rawil-Ersatz. Wir würden dieses Postulat erfüllen. Das waren die Gründe, weshalb wir diesen Lötschberg berücksichtigt haben. Aber es sollte ein Kurztunnel von 28 km und nicht ein Langtunnel von 44 km sein.

Im Wallis sagt man einfach, die Belastung in bezug auf die Durchfahrt von Visp sei unerträglich. Es gibt heute schon verschiedene Regionen, die bedeutend mehr Züge ertragen müssen als Visp. Denken Sie an die Agglomerationen Bern, Zürich, Olten, wo pro Tag 400 und mehr Züge durchfahren. In Visp werden es etwa 250 Züge sein. Ich darf auch auf die Lärmverordnung hinweisen, die uns ja zwingt, bis zum Jahr 2002 die Lärmprobleme zu lösen.

Ich weiss nicht, ob eine Umfahrung von Visp im Interesse der Zufahrt von Zermatt und Saas Fee wäre. Ich möchte nicht in die Details gehen. Ich weiss auch nicht, was mit dem Brigerbad passieren wird. Das werden wir alles abklären.

Aber eines möchte ich zum Schluss sagen: Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, darf nicht angenommen werden, dass der Bundesrat den Tunnel bis Mundbach realisieren muss. Die Mittel werden unsere Möglichkeiten diktieren. Und die Mittel werden auch in Zukunft dafür entscheidend sein, ob wir dieses Werk überhaupt noch realisieren können. Es macht mir langsam Sorge. Wir müssen hier an die internationalen und die nationalen Aufgaben denken und können nicht eine Regionalpolitik betreiben.

Ich habe keine Chance – ich spüre es! –, aber ich bitte Sie trotzdem, dem Nationalrat zuzustimmen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	4 Stimmen

Abs. 2–5 – Al. 2–5

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf sowie nach Italien hin.

Art. 5

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... liaisons vers la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie.

M. Flückiger, rapporteur: A l'article 5, alinéa 2, la commission propose de préciser que l'amélioration des liaisons avec la France concerne les points de passage de la frontière entre Genève et Bâle, soit concrètement Vallorbe, Les Verrières et Boncourt. En matière de transport conventionnel des marchandises, nous sommes d'avis que ces lignes d'accès au Simplon sont au moins aussi importantes qu'une liaison Mâcon–Genève qui sert avant tout au trafic voyageurs en direction de Genève.

Mme Jaggi: Permettez à la présidente de la Commission romande pour la ligne du Simplon d'insister à la fois sur l'importance et sur la modestie de cet article 5, dans la version du Conseil national, complétée par le Conseil des Etats.

Tout d'abord, je parlerai de l'importance, parce qu'au delà de la seule ligne du Simplon et de son rattachement au réseau TGV français, cet article concerne désormais l'intégration de l'ensemble de la Suisse occidentale, c'est-à-dire la Suisse ro-

mande et Berne. Cet article place la Suisse occidentale à égalité avec la Suisse orientale qui était déjà privilégiée par le Conseil fédéral dans son projet d'arrêt, et qui l'a été plus encore par un projet d'arrêt complémentaire récent. Il s'agit dans cette affaire d'éviter que la Suisse romande soit prise dans un étau entre Genève et Bâle ou, pire, soit contournée, au sud par le Mont-Cenis, dont le tunnel se creusera bien plus vite qu'on le pensait encore au moment où le Conseil fédéral rédigeait son message sur le NEAT (NLFA), soit au nord par le TGV-est en direction de Strasbourg.

Même si les portes d'entrée les plus larges sont aménagées à Genève, vers Lausanne et le Simplon, et à Bâle, vers Zurich et le Triangle d'Or, on ne saurait en aucun cas – et le président de la commission vient de le souligner – laisser tomber les trois gares-frontière de Boncourt, des Verrières et surtout de Vallorbe, la principale d'entre elles. Je rappelle simplement que plus de 700 000 voyageurs ont fait, en 1990, le voyage Paris–Lausanne, dans un sens ou dans l'autre, dont plus de 400 par jour ont effectué le voyage Paris–Milan ou inversement.

Voilà pour l'importance de cet article.

Voyons maintenant sa modestie. Elle apparaît essentiellement par comparaison avec l'article 6 qui, dans sa formulation générale et surtout à son alinéa 1bis, tel que rédigé par la commission de notre conseil, a un caractère nettement plus affirmatif, plus engageant. En Suisse orientale, on ne se contente pas de promesses de promotion, on exige carrément la construction de nouvelles lignes dont on donne les points de départ et d'aboutissement. En Suisse romande, en revanche, nous nous satisfaisons d'une formulation moins ferme, car nous savons parfaitement qu'en fait ni le Conseil fédéral, ni les CFF n'ont le pouvoir de décider de manière définitive. Ce pouvoir est à Paris, où le réseau ferroviaire français est encore de la compétence du Ministère des transports et de la Direction générale de la SNCF, lesquels ont des soucis de rentabilité qui ne s'accroissent pas toujours des *desiderata* locaux. Outre le TGV-sud-est, il y aura à coup sûr le TGV-est, jusqu'à Strasbourg, et la ligne Rhin–Rhône qui offre, parce qu'elle longe le pied du Jura côté français, d'intéressantes possibilités d'accrochage, tout au long justement de la frontière de Boncourt à Genève.

Mais, au-delà des grands axes dûment inscrits au plan directeur du réseau ferroviaire français, beaucoup reste à décider, y compris le tracé exact de ces grands axes. A ce niveau, nous autres Suisses sommes dans une situation de très large dépendance. Il nous appartient de marquer notre préférence; nous le faisons expressément en faveur de Mâcon–Genève et de Bâle. Il nous reste aussi à laisser d'autres possibilités ouvertes, ce que nous faisons implicitement par le biais de l'article 5, alinéa 2, dans la version de la commission du Conseil des Etats, dont je vous recommande l'approbation.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie auch hier, der Version des Nationalrates zu folgen und den Antrag Ihrer Kommission abzulehnen.

Die einzigen zwei Linien, die in Frankreich Chancen haben, gebaut oder ausgebaut zu werden, sind – das haben Sie im TGV-Leitplan feststellen können – Mâcon–Genf und Mülhausen–Basel.

Ich muss sagen, dass in Frankreich nur noch die Regionen im Ernst daran denken, dass die Einspurlinien nach Vallorbe und nach Pontarlier ausgebaut werden. Wir müssen das auch hier realistisch sehen. Das hat in Frankreich nicht Priorität. Ueber Pontarlier verkehren heute zwei Schnellzüge pro Tag und über Belfort–Delle ebenfalls bloss zwei Schnellzüge. Dort wollen die französischen Staatsbahnen den Personenverkehr eventuell sogar aufheben. Darauf haben wir keinen Einfluss.

Ich weiss zwar, dass der Kanton Jura sich hier noch wehrt, aber man hat festgestellt, dass auf dieser Strecke – ich sage Ihnen das jetzt einmal – pro Schnellzug etwa fünfzehn Leute zusteigen. Das geht in das Kapitel, das ich gestern erwähnt habe.

Wir müssen den Mut haben, diese Strecken in Zukunft etwas besser unter die Lupe zu nehmen und die betrieblichen Kosten anzuschauen. Dann werden wir halt Entscheide treffen

müssen, die vielleicht sehr hart sind. Man kann aber nicht auf der einen Seite immer wieder das steigende Budget und die steigenden Kosten der Bundesbahnen kritisieren und auf der andern Seite dann – fast blind – gewisse Zahlen nicht zur Kenntnis nehmen. Das geht nicht. Da geht Ihre Rechnung nicht auf.

Der Anschluss der Schweiz aus dem Westen soll in Zukunft über die Pforte Basel und über die Pforte Genf erfolgen. Dafür setzen wir uns ein, darum kämpfen wir. Ich hoffe, dass wir etwas mehr Erfolg haben werden als hier in diesem Rat. Aber wir sind es ja, wie gesagt, gewohnt. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Ihrer Kommission abzulehnen. Die Annahme des Antrags könnte insofern zu falschen Schlüssen führen, als sich dann eben die Schweiz nicht auf prioritäre Pforten einigt, sondern dass man dann von Basel bis Genf alle Optionen offen halten will.

Ich bitte Sie, dem Antrag des Nationalrates zu folgen und den Antrag der Kommission abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	23 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	5 Stimmen

Art. 6

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bund wirkt anstrebt.

Abs. 1bis (neu)

Er verwirklicht eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie und trägt den besonderen Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung. Zu diesem Zwecke wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil/Au und dem Raum Thalwil nach Littli/Baar ergänzt.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6

Proposition de la commission

Al. 1

La Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse orientale au réseau européen à haute performance pour le développement des tronçons Zurich–Munich et Zurich–Stuttgart.

Al. 1bis (nouveau)

Elle améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard et tient compte des conditions particulières du canton des Grisons en matière de transport. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété de deux nouvelles lignes reliant les régions de Wädenswil/Au et de Thalwil à Littli/Baar.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: La commission précise dans un nouvel alinéa 1bis, à l'article 6, que l'amélioration des liaisons de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard doit se faire grâce à un tunnel à travers le Zimmerberg/Hirzel, l'entrée et la sortie du tunnel doivent être fixées dans l'arrêt A, comme cela sera aussi le cas pour les tunnels du Saint-Gothard et du Loetschberg.

Seiler: Ich spreche zum ersten Teil des Artikels 6, der lautet: «Der Bund wirkt auf den Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz hin, indem er die Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart anstrebt.» Was unter Entwicklung der Strecke Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich zu verstehen ist, habe ich versucht, in den beiden Botschaften – Neat und Integration der Ostschweiz – herauszufinden. Ich fand aber in beiden Botschaften kein einziges Wort über diese Strecke, die heute schon dem Verkehr nicht mehr genügt.

Eine sichtbare Verbesserung entlang dieser Strecke erfolgte einzig auf der DB-Strecke Singen–Schaffhausen, indem diese durchgehend zweigleisige Spur vor ein paar Jahren elektrifi-

ziert wurde. Ein eigentliches Nadelöhr besteht heute auf dem immer noch eingleisigen Teilstück zwischen Neuhausen und Eglisau. In Rafz ist für das Abstellen von S-Bahn-Zügen das Bahntrasse ausgebaut worden. Dort können sich Züge heute auch kreuzen. Das funktioniert aber nur, wenn die Züge exakt nach Fahrplan verkehren. Das tun zum Beispiel die Hucklepackzüge und oft auch die internationalen Züge nicht unbedingt. Hucklepackzüge werden bekanntlich auf dem auf deutschem Gebiet liegenden SBB-Verladebahnhof Rielasingen zusammengestellt und dann über Schaffhausen via Eglisau Richtung Italien weitergeleitet. Schon eine kleine Unregelmässigkeit dieser Hucklepackzüge verursacht regelmässig Wartezeiten für Personenzüge und damit unliebsame Verspätungen, und das auch für internationale Züge aus Stuttgart nach Zürich und umgekehrt.

Wie soll da ein Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz möglich sein, wenn diese Strecke heute schon nicht genügt? Ein Ausbau war nämlich mit dem Konzept «Bahn 2000» auch nicht vorgesehen. Ein Anschluss an das Zürcher S-Bahn-Netz war wegen dieses Engpasses bisher nicht realisierbar. Wir Schaffhauser erwarten von den Bundesbahnen, dass sie uns nicht weiterhin so stiefmütterlich behandeln. Ich möchte gerne von Herrn Bundesrat Ogi hören, welche Vorstellungen sich sein Departement und die SBB über den unbedingt notwendigen Ausbau der Strecke Neuhausen–Eglisau auf Doppelspur machen.

Bundesrat **Ogi**: Ich werde nur die Frage von Herrn Seiler beantworten. Wenn zum Artikel 6 noch Anträge eingereicht würden, würde ich mir gestatten, darauf zurückzukommen. Herr Seiler, der unbefriedigende Zustand, den Sie erläutert haben, ist den SBB bekannt. Sie erwarten für diese Strecke – ich gebe das offen zu – auch Probleme in der Zukunft, vor allem, was die Kapazitäten anbetrifft. Aber vorweg: Aus finanziellen Gründen haben die SBB mittelfristig nur vorgesehen, den Bahnhof Neuhausen auszubauen. Dieser Ausbau ist im Zusammenhang mit der Erweiterung des S-Bahn-Angebotes zu sehen.

Zur Kapazitätssteigerung: Bei dieser Strecke sind im Konzept «Bahn 2000» und im Alpentransit-Konzept keine Ausbauten vorgesehen. Erst die Langfristplanung der SBB sieht, noch ohne Terminvorstellung, die Errichtung von Doppelspurinseln vor. SBB und Deutsche Bundesbahn wirken gemeinsam darauf hin, den Ausbau der Strecke Zürich–Singen–Stuttgart in den nächsten deutschen Bundesverkehrswegeplan aufnehmen zu lassen. Das wird wichtig sein, um die neuen Arbeiten auslösen zu können.

Der Bundesrat unterstützt diese Bestrebungen im Sinne von Artikel 6 des Alpentransit-Beschlusses.

Ich kann auch noch sagen, dass für diese sehr kurvenreiche Strecke der Einsatz von Neigewagenkasten-Zügen konkret geprüft wird, um deutlich raschere Verbindungen zu erhalten, ohne massive Infrastrukturkosten auszulösen. Auch hier: Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Die Betriebsprobleme zwischen Neuhausen und Eglisau sind unabhängig davon anzugehen, ohne kurzfristige bauliche Erweiterungen tätigen zu müssen. Ich weiss, dieser Bericht wird Sie nicht ganz zufriedenstellen. Aber ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass er nicht direkt mit dem Neat-Projekt zu tun hat. Wir werden das Problem auf einer anderen Ebene lösen müssen.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher; er sorgt für die Koordination mit den Privatbahnen.

Antrag Simmen

Der Bund stellt bis zur Inbetriebnahme der Alpentransitlinien den Ausbau

Art. 6bis

Proposition de la commission

La Confédération garantit en temps utile l'aménagement des lignes d'accès et des gares de jonction dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays; elle veille à la coordination avec les chemins de fer privés.

Proposition Simmen

Jusqu'à la mise en service des lignes ferroviaires à travers les Alpes, la Confédération garantit l'aménagement

Frau Simmen: Bei der Diskussion über den Alpentransit ist begreiflicherweise in erster Linie von Gotthard, Lötschberg und Ostschweiz die Rede. Die vorgesehenen neuen Strecken und Tunneln in den Alpen und Voralpen sind das Herzstück des ganzen Projektes, und die direktbetroffenen Kantone und Regionen sind die Hauptakteure. Ich habe daher gestern darauf verzichtet, die Eintretensdebatte meinerseits noch mit einem Beitrag anzureichern.

Die zentralen Strecken sind jedoch genau so viel oder so wenig wert wie die vor- und nachgelagerten Abschnitte. Der beste Tunnel nützt nichts, wenn die zu- und wegführenden Strecken nicht imstande sind, den Verkehr zu bewältigen, und diese Strecken liegen im Mittelland, in der Nordwestschweiz und im Tessin.

Der Ausbau der Zufahrtsstrecken darf nicht «innert nützlicher Frist» – wie es der Nationalrat vorsieht – erfolgen. Vielmehr ist es unabdingbar, dass die Zufahrtsstrecken bei Inbetriebnahme des Alpentransits vorhanden und benützbar sind. Schon heute bestehen auf den Bahnstrecken des Mittellandes Kapazitätsengpässe; nicht zwischen Mitternacht und Morgen grauen, aber zu den Zeiten, da die Leute die Bahn benützen wollen und auch Pendler es tun müssen. Die Besorgnis der betroffenen Regionen, dass im Zweifelsfall der Transitverkehr zu Lasten des Regionalverkehrs bevorzugt werde, ist nicht unbegründet.

Die Terminierung «bis zur Inbetriebnahme», wie ich sie vorschlage, verschafft zudem Klarheit über die gesamten Kosten aus dem Alpentransit, die dereinst anfallen werden. Durch eine klare Aussage kann der Einwand, der Alpentransit führe wegen unabsehbarer Folgekosten in ein finanzielles Abenteuer, entkräftet werden.

Herr Kollege Schmid hat gestern von der Schwierigkeit gesprochen, beschlossene Vorlagen zu realisieren. Er hat damit den Finger auf einen wunden Punkt gelegt. Klare Aussagen sind auch in dieser Beziehung geeignet, Widerstand – wenn er sich einmal gebildet hat – nicht nur abzubauen, sondern ihn gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Im übrigen – ich hoffe, das wird auch Herrn Bundesrat Ogi etwas trösten – entstehen keine Mehrkosten aufgrund dieser Formulierung; es handelt sich allenfalls um eine zeitliche Verlagerung.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen, meinem Abänderungsantrag zuzustimmen.

Küchler: Das Anliegen von Frau Simmen ist ernst zu nehmen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir dem Anliegen in der Kommission grosse Beachtung und Bedeutung beigemessen haben. Wir haben uns von der Verwaltung über die Kapazitäten der Zufahrtslinien informieren lassen. Wie Frau Simmen richtig sagt, nützt der beste Tunnel nichts, wenn die Zufahrts- und Wegfahrtsstrecken ungenügend sind. Wir konnten aber anhand der umfangreichen Unterlagen feststellen, dass die Kapazitäten in den nächsten Jahren ausreichen. Das ergibt sich aus der sogenannten «betrieblichen Plattform», die in den Kommissionsunterlagen vorhanden war.

Ich darf darauf hinweisen, Frau Kollegin Simmen: In der «betrieblichen Plattform» wurde aufgezeigt, dass allfällige Ausbauten auf der aargauischen Südbahn in den nächsten Jahren etwa 150 Millionen Franken kosten, die die SBB in den kommenden Jahren dort investieren müssen.

Wir müssen uns in Erinnerung rufen, dass das Konzept Neat nicht für sich allein steht, sondern in das Projekt «Bahn und Bus 2000» eingebettet werden muss, welches ebenfalls Kapazitätserweiterungen bringen wird. Es kommt hinzu, dass wir

die jährlichen Kredite im Budget der SBB haben, wo wir investieren wollen und müssen, um Kapazitäten zu vergrössern; vor allem, um den Regionalverkehr weiterhin zu fördern. Wir haben aber auch die jährlichen Rahmenkredite für die Privatbahnen.

Aus all diesen Gründen sind die Befürchtungen von Frau Simmen also nicht zu teilen, sondern dem Anliegen wird Rechnung getragen.

Es kommt hinzu, dass wir für die Neat das sogenannte Baukastensystem gewählt haben, das heisst, dass wir einzelne Bausteine – je nach Priorität – realisieren können und realisieren müssen. Wenn wir aber alle Bausteine bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereitstellen müssten, würden wir gleichsam auf Vorrat bauen, das heisst, das Baukastensystem würde damit illusorisch gemacht. Finanziell wäre es gar nicht verkraftbar, alle Bausteine auf den gleichen Zeitpunkt zu realisieren.

Wir haben gehört: Wir dürfen das Fuder nicht überladen. Hier müssen wir wirklich mit Bedacht an die Arbeit gehen, und wir müssen nach Prioritäten die einzelnen Engpässe sukzessive beheben.

Aus all diesen Gründen muss ich Sie also ersuchen, der Formulierung der Kommission zuzustimmen – und nicht jener von Frau Kollegin Simmen.

Bühler: Ich habe Verständnis für den Antrag von Frau Simmen. Ich habe denselben in der Kommission gestellt, aber im Verlaufe der Beratung darauf verzichtet. Es gibt eben ein Geben und Nehmen.

Herr Bundesrat, ich nehme an, dass auch ohne Ergänzung, wie sie Frau Simmen jetzt beantragt, die Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe auf jene Zeitpunkte ausgebaut werden, auf die sie notwendig werden, notwendig, um den Verkehr der «Bahn 2000» oder der Neat aufnehmen zu können, um nicht den Regionalverkehr zu verdrängen. Somit bleibe ich beim Kommissionsantrag, um nicht die Hauptsache von Artikel 6bis zu gefährden.

Huber: Der Kanton Aargau – ein Durchgangskanton und Verkehrskanton par excellence – hat in dieser stundenlangen Debatte seine Stimme bis jetzt nicht erhoben. Es ist jetzt der Moment gekommen, zu diesen Dingen auch etwas zu sagen. Ich danke Frau Kollegin Simmen und Herrn Bühler, dass sie vorgespurt haben. Ich werde aber aus gesamtschweizerischer und aus finanzpolitischer Verantwortung diesen Antrag dann nicht unterstützen, wenn Sie, Herr Bundesrat Ogi, einige einfache Fragen beantworten. Sie haben ja im Beantworten solcher Fragen in den letzten anderthalb Tagen eine eigentliche Meisterschaft errungen.

Der Kanton Aargau beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit dem Problem der Kapazitätsengpässe des SBB-Schiennetzes im zentralen Mittelland. Im Rahmen des Projektes «Bahn 2000» wird die Leistungsfähigkeit zwar durch Neubaustrassen und Ausbauten erhöht. Im Zusammenhang mit dem Alpentransit wird indessen einfach angenommen, dass erweiterte Netzkapazitäten auch einen erheblich grösseren Verkehr in der Nord-Süd-Richtung – und der geht durch unseren Kanton – auffangen. Dem ist leider nicht so. Es treten bei näheren Untersuchungen immer mehr Engpässe zutage, deren Vorhandensein nach und nach – wenn auch widerwillig – von den Organen der SBB zugegeben werden muss.

Ich meine nun, dass der Antrag, wie er im Nationalrat mit dem neuen Artikel 6bis gestellt wurde, das Problem im wesentlichen erkennt. Ich hätte mich liebend gern dem Antrag von Frau Simmen, aber auch den Bemühungen von Herrn Bühler angeschlossen, wäre nicht jenes Spiel nun über die Bühne gegangen, das es meines Erachtens einfach aus gesamtpolitischer, finanzpolitischer Betrachtungsweise nicht mehr möglich macht, diesen Zusatzantrag zu unterstützen. Deshalb tue ich es nicht, wenn mir drei Fragen beantwortet werden:

1. Ich frage Sie, Herr Bundesrat: Wir sind gemeinsam doch der Auffassung, dass die Kantone der Nordwestschweiz in der Verkehrspolitik auch zum zentralen Mittelland gehören. Es gibt bezüglich der räumlichen Einteilung unseres Territoriums Grenzregionen, Mittellandgebiete und das Gebirge. Verkehrspolitisch aber haben Sie die Terminologie, dass das Mittelland

bis an die Grenzen der Eidgenossenschaft reicht und damit die Grenzkantone der Nordwestschweiz mitumfasst. Können Sie mir darüber Auskunft geben?

2. Der Begriff «innert nützlicher Frist» bedeutet nicht «nie», wie beim Ostalpenbahn-Versprechen, auch nicht «viel später», sondern eben «innert nützlicher Frist»; nicht einmal «innert Frist», sondern «innert nützlicher Frist». Daher glaube ich, dass wir zur Not und aus Solidarität mit dieser Terminierung leben können.

3. Wir gehen davon aus, dass innerhalb dieses Zeitraumes punktuelle Engpässe beseitigt werden und dass innerhalb dieses Zeitraumes – das betrifft meine dritte Fragestellung – die Engpässe und Zufahrtsstrecken planerisch, etwa durch Bearbeitung der rechtlichen Pendenzen oder durch Sicherstellung der Finanzierung in Finanzplänen und Budgets, zu ihrer Realisierung diesbezüglich so behandelt werden.

Sie wissen es, Herr Bundesrat Ogi – andern sei es in Erinnerung gerufen –, dass bei uns die Bahnen die dichtbewohnten Zentren durchfahren. Wir haben für die Heitersberglinie der Eidgenossenschaft die schnelle Verbindung zwischen ihrem ökonomischen Zentrum Zürich und ihrem politischen Zentrum Bern zur Verfügung gestellt, und wir haben auf unserem Kantonsgebiet Autobahnen in der Länge von bald 150 Kilometern mit Verzweigungen, die für die Verkehrspolitik dieses Landes entscheidend sind. Es ist politisch klug, wenn Sie uns hier und heute diese Fragen klar und deutlich beantworten können.

Wir möchten nicht gesetzgeberisch abgesicherte Zusagen, weil wir der Meinung sind, dass Worte unter Politikern, an dieser Stelle in diesem Saal gesprochen, ihren Stellenwert haben und dass es nicht unbedingt Paragraphen sein müssen. Wir lassen Ihnen Spielraum, ohne dass das Ganze in Frage gestellt wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meine Fragen zu beantworten und mir die Möglichkeit zu geben, einer weiteren Belastung der Vorlage – gerade weil es um meinen Kanton geht – nicht auch noch beistimmen zu müssen.

Masoni: Ich beantrage Ihnen, die Version der Kommission statt jene des Nationalrates zu beschliessen. Der Unterschied, den ich befürworte, liegt insbesondere im Wort «und im Süden». Der Satz lautet: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher.» Kollege Bühler wird die Ausdehnung auf die Knotenbahnhöfe befürworten.

Es ist ganz richtig, bei einem solchen Werk den Ausbau der Zufahrtsstrecken in der Gegend des zentralen Mittellandes vorzusehen. Ebenso wichtig ist aber der Ausbau der Zufahrtsstrecken im Süden. Das grosse Werk, das wir jetzt planen und durchführen wollen, hat nur einen Sinn, wenn es einen optimalen Anschluss nach Norden und nach Süden hat, ohne Engpässe; insbesondere wenn es ermöglicht wird, auch die Hochgeschwindigkeitszüge über diese Linien führen zu können.

Es kommt hinzu, dass die erwartete Verkehrserhöhung Werke in den Gegenden, wo die Anschlüsse liegen, verlangen wird. Für das Sottoceneri, insbesondere für die Gegend Lugano, entsteht eine ernsthafte Bedrohung wegen der Zunahme des Verkehrs.

Sie kennen die Gegend Lugano. Sie wissen, wie die SBB-Linie teilweise durch das – an sich im Tessin spärliche – Wohngebiet und teilweise am See entlang führt. Es ist dort absolut erforderlich, alle nötigen Erweiterungs- und Lärmschutzvorkehrungen vor Inbetriebnahme der Linie, das heisst rechtzeitig, vorzubereiten. Wenn wir richtigerweise bei den Alpentälern dafür sorgen, müssen wir im Interesse der ganzen Schweiz bei dieser besonders empfindlichen Region, die grösstenteils im Inventar der Naturschutzregionen der Schweiz enthalten ist, uns diese Sorge besonders machen.

Aber es gibt noch einen anderen Grund, und zwar einen technischen Grund: Die Führung der Linie nach Lugano – das beschlossene Werk kommt bereits in die Gegend Lugano; das bedeutet praktisch bis Melide – ist von grosser Bedeutung, um zu entscheiden, wo die endgültigen Zugänge nördlich und südlich des Monte-Ceneri-Tunnels liegen sollen.

Insbesondere sind folgende Probleme zu lösen, die ausgerechnet Zufahrtsstreckenprobleme sind:

1. Der Anschluss nach Luino – das ist einer der bedeutendsten Anschlüsse; er ist schon in den früheren Artikeln vorbehalten – via Lago Maggiore in der Gegend von Gamberogno, die auch so empfindlich ist wie die Gegend am Luganersee, oder via Tunnel vom Vedeggio-Tal bis nach Luino.

2. Die Ueberquerung des Luganersees auf dem heutigen Damm von Melide. Das bedeutet, dass die Linie zum grossen Teil die Ufer des Sees durchqueren wird oder unter dem See durchführt – heute ist es technisch möglich, eine Röhre unter dem See durchzuführen, man spricht darüber auch im Falle Luzern; das würde der Strecke eine geradere Linienführung sichern.

3. Ob die Weiterführung der Linie Richtung Capolago–Mendrisio in der heutigen Lage etwas am Hang vorgesehen werden soll oder ob sie in der Ebene zwischen Capolago und Riva San Vitale zu liegen hat, muss geklärt werden.

All dies sind wichtige Anschlussprobleme, die zu lösen sind, damit man weiss, wo die Ceneri-Tunneleingänge südlich und nördlich liegen; denn das ändert je nach gewählter Linienführung. Es kommen noch die Probleme des Anschlusses mit Italien hinzu, sei es in Luino, sei es in Chiasso. Aber wir haben die Zusicherung des Bundesrates und des Departementvorstehers, dass man sich sehr bemühe, diese Probleme mit Italien zu regeln.

Wie Sie sehen, gibt es gewichtige Gründe, damit so ein Werk zugleich mit der Studie der Zufahrtsstrecken im Mittelland, aber auch im Süden beschlossen wird. Aus diesen Gründen empfehle ich Ihnen, der Fassung der Kommission zu folgen. Ich nehme nicht besonders Stellung zum Antrag der Kollegin Simmen. Das ist eine Präzisierung, die ich, wenn ich an der Stelle des Bundesrates wäre, praktisch selbstverständlich fände.

Wenn wir annehmen, dass die Arbeiten bis zu 20 Jahre dauern dürften, sollten wir innerhalb dieser Zeit diese Probleme regeln können. Es wäre aber möglich, dass die Probleme des Bahnhofs Luzern noch etwas mehr Zeit verlangen. Deswegen nehme ich dazu nicht besonders Stellung. Aber ich empfehle Ihnen, die Fassung der Kommission zu beschliessen.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat ist der Meinung, dass das Neat-Projekt ein fest umrissenes Projekt sein sollte. In Ihrer Kommission und in Ihrem Rat habe ich diesen Eindruck nicht mehr. Artikel 6bis öffnet einmal mehr Tür und Tor zum Ausufern, zum Ausfransen dieser Botschaft. Vor allem weckt er in den Regionen ganz grosse Erwartungen, die – das möchte ich klar und deutlich sagen – nie erfüllt werden können.

Meine Ausführungen werde ich folgendermassen aufteilen: Zuerst werde ich grundsätzlich etwas zur Südschweiz sagen, dann zu den Knotenbahnhöfen, dann zur Finanzierung, und schliesslich werde ich die Fragen von Herrn Huber und diejenigen im Zusammenhang mit dem Antrag von Frau Simmen beantworten.

Zur Ausdehnung Südschweiz: Grundsätzlich dürfen wir nicht auf Vorrat bauen. Das Baukastensystem – das im Tessiner Fernsehen mehrmals von Ihnen, Herr Masoni, als Positivum dargestellt wurde – ermöglicht es, später nach Bedürfnis zu bauen. Also können wir nicht auf Vorrat bauen. Wir wissen ja nicht, ob die Entwicklung in den Jahren nach 2030 so weitergeht. Wir bauen vorerst einmal bis ins Jahr 2020, 2030 aus. Was nachher ist, wissen wir nicht. Von der heutigen Planung aus gesehen, genügen die Kapazitäten.

Sie haben die sogenannte «betriebliche Plattform» in der Kommission bekommen. Daraus ist herauszulesen, dass zwischen Arth-Goldau und Cadenazzo 388 Züge geplant sind. Die Frage des Baus neuer Zufahrtsstrecken stellt sich aufgrund unserer Modellrechnungen und unseres Wissensstandes zum heutigen Zeitpunkt (September 1991) nicht. Unsere Planung geht von der Annahme aus, dass die 388 Zugs-Trassees auf 88 Schnellzüge und 300 Güterzüge aufgeteilt werden. Von diesen 300 Ferngüterzügen fahren 200 via Chiasso und 100 via Luino weiter. Bei voller Auslastung des Systems wird auch die Strecke Lugano–Chiasso voll ausgelastet, aber nicht überlastet sein.

Das Regionalzugsangebot auf diesem Streckenabschnitt kann weiterhin aufrechterhalten werden. Hierfür sind 26

Schnellzüge des innerschweizerischen Verkehrs südlich von Lugano als Regionalzüge vorgesehen. Sie werden zusammen als lokale Züge verkehren, was bereits im heutigen Fahrplan zum Teil der Fall ist.

Die durch das Konzept ermöglichte Kapazität von 388 Zügen pro Tag wird während längerer Zeit, so beurteilen wir das heute, ausreichen. Es ist aber wichtig, sich bereits über allfällige spätere Ausbauten Gedanken zu machen, wobei die Untertunnelung eines Sees, Herr Masoni, nicht ohne Probleme ist, das wissen Sie. Von den Kosten sprechen wir weniger oder gar nicht mehr.

Wir sind auch daran, langfristige Ausbaupläne und die Verkehrswege im Kanton Tessin mit der Lombardei abzustimmen. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind aufgenommen; entsprechende Schritte, auch Fortschritte, sind zu verzeichnen. Es handelt sich aber um Planungen für die Zukunft. Zu den Knotenbahnhöfen: Bei den Knotenbahnhöfen hat Ihre Kommission in erster Linie an Luzern gedacht. Gemäss Planung werden täglich 36 alpenquerende Schnellzüge zwischen Luzern und Arth-Goldau verkehren. Das ist gleich wie heute: stündlich ein Zug. Zusätzlich fährt jede Stunde ein Zug von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern. Luzern wird aber besser angeschlossen. Der Ostschweizer kann schneller und besser nach Luzern fahren. Luzern wird vom Gütertransitverkehr umfahren. Luzern ist eine touristische Stadt; wir bringen ihr den Tourismus, wir bringen ihr aber nicht den Güterverkehr.

Ich denke an das, was ich gestern sagte: Diejenigen, die die Bahn nicht bekommen, wollen sie, und diejenigen, die sie bekommen, wollen sie nicht. Der Güterverkehr wird Ihre Stadt also umfahren, Herr Ständerat Bühler, und das nicht nur wegen des Sackbahnhofs, sondern auch wegen der Steilrampe nördlich von Emmenbrücke.

Die Zunahme des Güterverkehrs spielt somit für die Kapazitätsbetrachtung keine Rolle. Wenn man die Berechnungen der Luzerner und diejenigen des VCS genau betrachtet, erkennt man, dass die Kapazität von Luzern nach deren Auffassung schon für «Bahn 2000» nicht ausreicht. Diese Ueberlegungen und Berechnungen sind jedoch zu widerlegen.

Ich komme zur Finanzierung: In der Fassung des Nationalrates enthält Artikel 6bis den Zusatz «... und regelt dessen Finanzierung». Ihre Kommission liess diesen Zusatz fallen. Ich bitte Sie, diesen Zusatz, wenn Sie diesem Artikel zustimmen, dann wirklich auch fallenzulassen.

Jetzt komme ich zu den Fragen: Herr Huber, die Kantone der Nordwestschweiz sind auch im zentralen Mittelland. Dem kann ich zustimmen. Zweite Frage: «Innert nützlicher Frist» heisst für den Bundesrat: «wenn es dann notwendig ist». Und wenn es nicht notwendig ist, dann ist es nicht notwendig. Darf ich das so beantworten?

Dann zur dritten Frage betreffend planerische Arbeiten für die Zufahrten. Die SBB planen langfristig. Wo sie Engpässe erkennen, sehen sie rasch Verbesserungen vor. Finanzielle Mittel, lieber Herr Huber, hängen nicht zuletzt von Ihnen ab. Auch Sie diktieren bezüglich der Mittel, die wir zur Verfügung haben. Der Beweis wird schon demnächst anzutreten sein. Mehr möchte ich nicht dazu sagen.

Schliesslich, Frau Simmen, muss ich Sie bitten, Ihren Antrag zurückzuziehen. «Baukastensystem» heisst dann bauen, wenn es nötig ist. Ich sage nochmals, was ich schon mehrmals gesagt habe: Wir dürfen nicht auf Vorrat bauen. Herr Küchler hat das wunderbar bestätigt, ich könnte jedes Wort unterstreichen.

Ihre Aussage stimmt nicht, dass das nicht zusätzlich massive, ja massivste Kosten auslösen wird. Ich möchte Ihnen nur einige Grössenordnungen aufzählen – Kosten für Ausbauten, die für das Zugangebot gemäss Botschaft nicht nötig sind, die Sie aber indirekt fordern –: Ausbau Lenzburg–Aargauer Südbahn–Arth-Goldau, 1 Milliarde Franken. Bahnhof Luzern, vier Varianten in der Grössenordnung von 500 Millionen bis 1 Milliarde Franken. Dann Lamone–Chiasso, schwieriges Gebiet, schwieriges Gelände; hier wurden 2 Milliarden Franken prognostiziert. Und dann Zufahrten zum Zimmerberg und Hirzel, die gemacht werden müssen, rund 300 Millionen Franken. Sollte anstelle – ich sage das auch an die Adresse von Herrn

Masoni – von Lamone–Chiasso die Zufahrt über Colico und den Comer See entlang nach Lecco verwirklicht werden, würde der Betrag um weitere rund – halten Sie sich fest – 7 Milliarden Franken ansteigen. Das sind die heutigen Beurteilungen. Mit diesem Antrag von Frau Simmen schielen Sie quasi nach diesen Ideen. Sie werden sie nicht mehr wegbringen, wenn sie einmal da sind.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag von Frau Simmen abzulehnen. Im übrigen bitte ich Sie, dem Nationalrat zuzustimmen. Der Bundesrat teilt die Auffassung des Nationalrats.

Bühler: Eine Aeusserung hat mich jetzt doch noch bewogen, etwas zu sagen.

Es sind regionale Erwartungen, das kann nicht bestritten werden. Luzern hat sich bis heute immer verträsten lassen, aber diesmal nicht mehr, denn die Kapazität reicht in Bälde nicht mehr aus. Sie haben gesagt, welche Kosten bei einem möglichen Tiefbahnhof Luzern anfallen werden: zwischen 500 Millionen und einer Milliarde Franken. Jetzt sind bereits Zwischenberichte ausgearbeitet, die vorliegen; darin werden die Kosten zwischen 300 Millionen und 500 Millionen Franken veranschlagt, nicht zwischen 500 Millionen und einer Milliarde. Das wollte ich doch noch sagen. Bitte stimmen Sie der Kommission zu.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Simmen	Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Kommission	24 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	7 Stimmen

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die SBB und die betroffenen Privatbahnen passen

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1

Les CFF et les chemins de fer privés concernés adaptent

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Flückiger, rapporteur: Je me permettrai d'englober aussi l'article 8. Pour ces deux articles, il y aura des adaptations rédactionnelles, de manière à être conformes à la situation nouvelle.

Angenommen – Adopté

Art. 8

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Vorprojekte für die neuen Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel geben Aufschluss insbesondere

Abs. 2–7

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8

Proposition de la commission

Al. 1

Les avant-projets des nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Lötschberg et du Zimmerberg/Hirzel renseignent en particulier sur le tracé, les points de raccordement, ...

Al. 2–7

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Auflageprojekte für die neuen Linien am Gotthard, Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel samt Nebenanlagen unterliegen dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte vom 21. Juni 1991 (SR 742.100.1).

Abs. 1bis (neu)

Der Bundesrat kann zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten mit dem Vorprojektverfahren den Verzicht auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren gemäss Artikel 3 bis 9 des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte anordnen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 9

Proposition de la commission

Al. 1

L'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer (RS 742.100.1) s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du Saint-Gothard, du Lötschberg et du Zimmerberg/Hirzel, ouvrages annexes compris.

Al. 1bis (nouveau)

Le Conseil fédéral peut, afin d'éviter le double emploi avec la procédure d'avant-projet, ordonner qu'il soit renoncé à la procédure d'examen préliminaire au sein de l'administration des articles 3 à 9 de l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 9bis (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Submissionsverfahren

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Für in- und ausländische Bewerber sind gleichwertige Wettbewerbsbedingungen zu verlangen. Dabei muss das Gegenrecht der Sitzstaaten ausländischer Anbieter gewährleistet sein.

Art. 9bis (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Procédure de soumission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Les candidats suisses et étrangers seront soumis à des conditions de concurrence équivalentes. Dans ce contexte, les Etats où les candidats étrangers ont leur siège, doivent garantir la réciprocité.

M. Flückiger, rapporteur: Le Conseil national a ajouté des dispositions relatives à la procédure de soumission, dispositions au terme desquelles il y a lieu d'exiger les mêmes conditions de concurrence pour les candidats suisses et étrangers. La commission propose, en plus, que l'on ne prenne en considération que les firmes dont le siège est établi dans des Etats qui garantissent la réciprocité.

Les articles 11, 12, 13 et 18 seront adaptés, conformément aux arrêtés sur la Suisse orientale.

Küchler: Da ich von der Annahme ausgehe, dass Herr Bundesrat Ogi Artikel 9bis ebenfalls ablehnen wird, wie er das heute morgen wiederholt getan hat, als er nicht auf die Fassung der Kommission eintreten konnte, sehe ich mich veranlasst, zu Artikel 9bis, zum Submissionsverfahren, insbesondere zur Ergänzung von Absatz 2, etwas zu sagen.

Es geht in diesem Artikel 9bis um die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Beschlusses. Es geht um die Submission der Planung, der Projektausarbeitung und Erstellung des Baus. Das Bauvolumen beträgt allein schon aufgrund der bundesrätlichen Botschaften etwa 15 Milliarden Franken. Da muss doch meines Erachtens für unsere Volkswirtschaft etwas abfallen. Der Nationalrat hat aus diesem Grunde Artikel 9bis neu aufgenommen und in Absatz 2 bereits das Prinzip der sogenannten gleich langen Spiesse («gleichwertige Wettbewerbsbedingungen») für in- und ausländische Bewerber festgelegt.

Unsere Kommission hat nun über dieses Prinzip hinaus als zweites Prinzip noch dasjenige des «Gegenrechts» aufgenommen. Es geht um die Frage, ob wir uns dem freien Wettbewerb aussetzen wollen und müssen, ohne für unsere Anbieter in den entsprechenden ausländischen Staaten Gegenrecht zu erhalten. Unsere Bauunternehmen müssen nämlich immer wieder feststellen, dass im Ausland die Schweizer Unternehmen schlechter behandelt werden als die einheimischen, weil dort die Submissionsverfahren locker gehandhabt werden, das heisst, sie werden für unsere Anbieter offensichtlich nachteilig angewendet. Wenn wir also für das Ausland, für Europa investieren, aber in der Schweiz bauen und grosse Lasten auf uns nehmen, so sollten wir uns wenigstens bei der Submission möglichst grosse Freiheiten bezüglich der Arbeitsvergebung vorbehalten.

Das Prinzip des Gegenrechtes ist im übrigen im EG-Recht eine Selbstverständlichkeit. Heute sind wir aber noch nicht in der EG, und dennoch müssen wir mit dem Bau der Neat baldmöglichst beginnen. Es ist bei diesen Grössenordnungen auch anzunehmen, dass Anbieter ausserhalb des EG-Raums auftreten werden.

Aus diesen Gründen ist es sicher sinnvoll, wenn wir nun diese Zusatzbestimmung gemäss Kommission aufnehmen, das heisst auch das zweite Prinzip des Gegenrechtes in diesem Beschluss verankern.

Ich ersuche Sie, der Fassung der Kommission zuzustimmen.

Bundesrat **Ogi**: Das Problem des Gegenrechtes dürfte bereits heute weitgehend entschärft sein, weil die meisten grösseren Schweizer Unternehmungen an ausländischen Firmen beteiligt sind. Der Marktzugang im Ausland ist ihnen damit via Tochtergesellschaften und Beteiligungen offen. Die Frage des Gegenrechtes und der Kompensationsgeschäfte ist immer auch Gegenstand von Vertragsverhandlungen.

Mit dem Gegenrecht ausländischer Staaten sehen wir gewisse Vollzugsprobleme. Im Nationalrat wurde darauf hingewiesen, dass mit dem damals gleichlautenden Antrag ein ausländischer Bewerber ohne Gegenrecht nicht zum Zuge kommen kann, auch wenn er die beste Lösung offeriert. Im übrigen ist es äusserst schwierig festzustellen, in welchem Ausmass ein Staat Gegenrecht gewährt. Theorie und Praxis klaffen dort oft auseinander. Wenn wir den EWR-Vertrag unterzeichnen würden, hätten wir das Problem gelöst; aber wir haben ihn noch nicht unterzeichnet.

Ich bin grundsätzlich der Meinung, dass die Frage des Marktzuganges nicht in diesem Bundesbeschluss geregelt werden sollte, Herr Küchler, sondern im Rahmen des Gatt oder im Rahmen des EWR oder vielleicht im Rahmen der EG-Verhandlungen.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, hier keine Differenz zu schaffen und dem Beschluss des Nationalrates zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates

14 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

9 Stimmen

Art. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

....

b. einen Teil des Ertrages der Treibstoffzölle, soweit sie die Basislinien am Gotthard und Lötschberg gemäss Artikel 3 und 4 betreffen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 11

Proposition de la commission

Al. 1

....

b. une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants dans la mesure où ils se rapportent aux lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg selon les articles 3 et 4.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die für die Verwirklichung des Konzeptes am Gotthard und Lötschberg benötigten Mittel

Abs. 2

Der entsprechende Gesamtkredit

Abs. 2bis (neu)

Die Finanzierung der Vorhaben gemäss Artikel 6 erfolgt über einen gesonderten Kredit.

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Les Chambres fédérales fixent globalement les fonds nécessaires pour réaliser le projet au Saint-Gothard et au Loetschberg et les accordent par tranches sous forme de crédits d'engagement.

Al. 2

Le crédit global correspondant comprend

Al. 2bis (nouveau)

Les projets mentionnés à l'article 6 sont financés par un crédit spécial.

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... der Linien am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel führen SBB und BLS eigene Rechnungen.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 13

Proposition de la commission

Al. 1

Les CFF et le BLS tiennent leurs propres comptes pour l'établissement des projets, ainsi que pour la construction et l'exploitation des lignes du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 14–17*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 18***Antrag der Kommission**Titel*

Inkrafttreten und Geltungsdauer

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung der Bauvorhaben am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg/Hirzel. Der Bundesrat wird

Art. 18*Proposition de la commission**Titre*

Entrée en vigueur et validité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Il a effet jusqu'à la réalisation des projets du Saint-Gothard, du Loetschberg et du Zimmerberg/Hirzel, date à laquelle le Conseil fédéral peut l'abroger.

Frau Bühler: Ich möchte eine Erklärung zum Inkrafttreten abgeben. Die zentrale Frage ist und bleibt die Frage nach der Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene. Mit der Beantwortung dieser Frage steht und fällt das Schicksal dieser Vorlage.

Ich habe erwartet, zu dieser unabdingbaren Verlagerung vom Departementsvorsteher deutliche Worte zu hören. Im Klartext: Ich habe erwartet zu hören, wie es um das langfristige Transitabkommen mit der EG steht. Ich bin enttäuscht worden, Herr Bundesrat Ogi. Beim Eintreten sagten Sie kein Wort zu dieser Frage, ausser dass unsere Ausgangslage in den Verhandlungen ohne eine Neat schwach wäre. In der Detailberatung, insbesondere bei Artikel 1bis, haben Sie mich aber eigentlich erschreckt. Es kam zutage, dass Sie an ein Transitabkommen, das die Erfüllung von Artikel 1 ermöglicht, gar nicht glauben! Ich zitiere aus Artikel 1, um das in Erinnerung zu rufen: «... Strassen vom Güterfernverkehr entlasten und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.» Das ist – nebst dem Bau einer Neat – nur mit einem Transitabkommen zu erreichen. Sie glauben nicht – oder nicht mehr – daran.

Herr Bundesrat Ogi, sollen wir uns auf diesem Boden zu Milliardenausgaben hinreissen lassen? Sollen wir ins Blaue hinaus investieren, ohne auch nur einen Spatz in der Hand zu haben? Ja, um im Bild zu bleiben, Herr Bundesrat, Ihre Taube hat noch nicht einmal auf dem Dach Platz genommen!

Ich habe mich in der Kommission bei der Gesamtabstimmung der Stimme enthalten, weil mir Zweifel in dieser zentralen Frage gekommen waren. Meine Bedenken sind nicht ausgeräumt worden, im Gegenteil. Ich signalisiere Ihnen und dem Bundesrat – das ist der Zweck meiner Intervention –, dass unter diesen Umständen keine Schlussabstimmung stattfinden darf. Wir sollten diesen milliarden schweren Trumpf nicht aus der Hand geben, bis wir ein befriedigendes Transitabkommen erreicht haben. Mit der Neat als Trumpf in der Hinterhand lässt sich eher ein gutes Transitabkommen erreichen. Und soviel ist sicher: Ohne ein befriedigendes Transitabkommen kann ein Referendumskampf nicht bestanden werden.

Ich werde Ihnen zu gegebener Zeit den Antrag stellen, die Schlussabstimmung zu verschieben.

Schmid: Ich habe heute morgen in der Zeitung folgenden Satz gelesen: «Im Hinblick auf den zu erwartenden Abschluss des Alpentransit-Geschäftes will die SP-Fraktion vor einem fertig vorliegenden Transitvertrag mit der EG keine Schlussabstimmung zulassen.» Frau Bühler hat damit den Fraktionsauf-

trag in diesem Rahmen erfüllt. Wir sind darüber orientiert worden.

Frau Bühler, ich bitte Sie zu überlegen, was das heisst. Das heisst im Prinzip, dass Sie dem Bundesrat nicht zutrauen, den in den Artikeln 1 und 1bis dieses Beschlusses enthaltenen Zielen aus innerer Überzeugung im Rahmen dieser Verhandlungen, die selbstverständlich passieren müssen, zum Durchbruch zu verhelfen und das Menschenmögliche zu tun, diese Ziele – ich erkläre hier nochmals: grundsätzlich ist der Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen – zu erreichen.

Mit diesem generellen Misstrauen kommen wir überhaupt nicht vorwärts. Mit dieser engen Betrachtungsweise der Dinge nehmen Sie dem Bundesrat jegliche Verhandlungsmöglichkeit aus der Hand. Was soll der Bundesrat im Verhandlungszeitpunkt überhaupt auf den Tisch legen? Denn zweifellos kann die andere Seite auch sagen: Was nützt uns ein Vertrag, wenn das Schweizer Volk nachher doch nein sagt? Ich bin der Auffassung, dass solche Drohgebärden der ganzen Sache schaden.

Frau Bühler: Ich meine, dass diese Diskussion dann stattfinden sollte, wenn ich den Antrag stelle, die Schlussabstimmung zu verschieben. Ich finde es nicht sinnvoll, jetzt über diese Frage zu diskutieren. Ich komme zu einem genau gegenteiligen Schluss als Herr Schmid. Ich möchte aber darauf hinweisen – Sie haben eine beleidigende Einführung gemacht, Herr Kollege Schmid –, dass ich hier nicht einen Auftrag der SP-Fraktion ausführe, sondern mich bereits in der Kommission mit dieser Begründung der Stimme enthalten habe. Das möchte ich gesagt haben.

Danioth: Ich hatte in der Kommission einen Antrag eingereicht, wonach der Bundesrat ermächtigt ist, das Inkrafttreten zu bestimmen, sobald ein Transitabkommen mit der EG zustande gekommen ist, das der Zielsetzung des Neat-Beschlusses entspricht. Dieser Beschluss fand keine Mehrheit. Ich habe statt dessen gestern ein Postulat eingereicht, wonach der Bundesrat bei den weiteren Verhandlungen und beim Abschluss des Transitabkommens auf diesen Neat-Beschluss verpflichtet wird.

Es ist mit einem gewissen Recht eingewendet worden – ich habe diesem Einwand Rechnung getragen, auch Frau Bühler übrigens –, dass der zeitliche Zusammenhang, das zeitliche Junktim, Schwierigkeiten bereiten könnte. Herr Bundesrat Ogi hat uns erklärt, dass der Abschluss eines Transitabkommens in absehbarer Zeit noch nicht sicher ist. Auf der andern Seite soll nach Verabschiedung und mit dem Inkrafttreten des Neat-Beschlusses auch die Planung weitergezogen werden können.

Aber – insofern pflichte ich Frau Bühler bei; sie hat übrigens diese Bedenken bereits das letzte Mal angemeldet – es schleckt keine Geiss weg, dass hier ein innerer Zusammenhang, ein Konnex, ein Junktim besteht zwischen diesem Jahrhundertwerk, das wir jetzt beschliessen, auf der einen und dem Transitabkommen auf der andern Seite. Das ist ja gerade die schweizerische Leistung, die wir erbringen. Darum begreife ich die innere Abwehr nicht so recht. Aber ich habe Verständnis, und ich glaube den Worten des Bundesrates, wie ich das immer tue, solange mir nicht das Gegenteil bewiesen wird.

Darf ich Sie bitten – auch Frau Bühler –, in diesem Sinne die Erklärungen des Bundesrates entgegenzunehmen und vor allem den Bundesrat zu ersuchen, in Brüssel nicht den Eindruck aufkommen zu lassen, die Schweizer würden sich mit dem Beschluss zur Neat begnügen und nachher würde das Feilschen weitergehen – das Feilschen um die Offerte des Bundesrates, pro Tag 50 Lastwagen à 40 Tonnen durchfahren zu lassen. Ich weiss zwar nicht, wo diese Lastwagen beim Gotthard noch durchgehen könnten, nachdem jetzt auf der Gotthard-Nordrampe bis zum Frühjahr 1993 Sanierungsarbeiten notwendig sind, so dass praktisch nur eine Spur zugänglich ist.

Hier stossen wir an Grenzen. Dass die EG das nicht begreift – im Gegensatz zu Herrn Karel van Miert, der Verständnis hat –, ist kein gutes Vorzeichen. Hier müssen wir klar Stellung bezie-

hen. Ich bin sehr froh, wenn und dass Herr Bundesrat Ogi das macht.

Ich bin ihm überhaupt zu grossem Dank verpflichtet, dass er die Sichtweise der Schweiz in Europa optimal vertritt und mit Festigkeit und Flexibilität unsere Interessen wahrnimmt. Um ihn nicht zu binden, verzichte ich meinerseits auf einen Antrag.

Bundesrat Ogi: Ich muss schon auch mit Frau Bühler sprechen: Ihre Interpretation ist natürlich völlig falsch. Wir reden jetzt, in Artikel 18, über diesen Zusammenhang; vorher hatten wir gar keine Möglichkeit. Wissen Sie, als Politiker muss man auch timen.

Wenn Sie mir unterstellen wollen, ich wolle keinen Vertrag, dann ist das völlig falsch. Wir möchten sowohl einen kurzfristigen Vertrag, nämlich bis 1994, weil wir dann weitere Kapazitäten am Gotthard anbieten können, diese immerhin 470 000 Lastwagen, die wir von der Strasse auf die Schiene bringen können. Wir wollen auch einen langfristigen Vertrag, damit Europa (die EG oder wer es dann immer ist) unser Angebot, das wir heute beschliessen und überladen haben – wenn Sie mir diesen Ausdruck gestatten; Sie haben ja auch mitgeholfen, es zu überladen –, annimmt, und wir dann die Sicherheit haben, dass unsere Infrastruktur benützt wird.

Aber, meine liebe Frau Bühler, Sie müssen wissen, dass es für einen Vertrag zwei Partner braucht. Ich sage Ihnen, so wie Sie argumentieren, muss ich annehmen, Sie wollen einen Vertrag um jeden Preis.

Vorgestern haben meine Leute in Brüssel wieder verhandelt. Wir hatten dieses Angebot der 50 Lastwagen gemacht. Man hat uns ausgelacht. Was, 50 Lastwagen? Das geht doch nicht, 250 Lastwagen sind ein Minimum! Frau Bühler, sollen wir dann einen solchen Vertrag unterschreiben? Sie wären die erste, die uns kritisieren würde! Also können wir doch einen solchen Vertrag nicht unterschreiben; seien Sie doch auch korrekt und fair! Wollen Sie einen Vertrag um jeden Preis? Ich glaube nicht.

Haben wir nicht ein Umweltproblem in der Schweiz? Wir können es lösen, indem wir vorangehen und die Güter auf die Bahn bringen und nicht einfach das Ganze laufen lassen, spielen lassen, damit einmal mehr Lastwagen auf uns zukommen. Dann können wir den 40-Tonnen-Korridor nicht mehr ablehnen; wir können das Nachtfahrverbot nicht mehr halten; wir können das Sonntagsfahrverbot nicht mehr halten. Das ist doch keine Politik – auch nicht für Sie, die sofort in die EG wollen! Das geht doch nicht!

In diesem Sinne bitte ich Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass es zwei Partner braucht, um einen Vertrag abzuschliessen. Im Moment sind wir nicht in einer guten Position. Ich würde sagen, die Chance, dass wir den Transitvertrag abschliessen können, ist heute 7 zu 3. 7 zu unsern Ungunsten und 3 zu unseren Gunsten. Das ist die Ausgangslage, nicht zuletzt aufgrund der Diskussion am letzten Montag in Brüssel.

Wir werden weiter verhandeln; wir werden versuchen, die Leute zu überzeugen. Aber Sie können nicht von uns verlangen, dass wir einen Transitvertrag um jeden Preis und zu allen Konditionen abschliessen.

Ich bitte Sie – auch wenn kein Antrag gestellt wurde –, von diesen Ausführungen Kenntnis zu nehmen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

27 Stimmen
1 Stimme

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

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

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

.... aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach (Anschluss der Simplonlinie

Art. 1

Proposition de la commission

.... reliant la région de Frutigen/Heustrich et celle de Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach (raccordement de la ligne du Simplon

M. Flückiger, rapporteur: Du moment qu'en votation tout l'heure, dans l'arrêté A, le périmètre de planification du tunnel du Loetschberg a été étendu jusqu'à Mundbach, la concession doit être formulée en conséquence, sachant, comme on vient de le dire, qu'aucune prétention ne doit être présentée sur une ligne de Mundbach.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

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

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

M. Flückiger, rapporteur: Cet arrêté doit faire l'objet d'adaptations rédactionnelles, en raison de l'intégration du message sur la Suisse orientale. Par 8 voix contre 6, la majorité de la commission propose, en outre, un nouvel article 1 bis – nous y reviendrons tout à l'heure – selon lequel les coûts supplémentaires sont réservés sur la base des nouvelles dispositions légales. Cette disposition est motivée par les coûts supplémentaires massifs occasionnés par RAIL 2000. Les CFF situent l'origine de ces coûts supplémentaires – nous le savons – partiellement dans la loi sur la protection de l'environnement adoptée en 1983.

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 1***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

.... Simplonlinie bleiben vorbehalten. Für den Einbezug der Ostschweiz wird auf Beschluss D verwiesen.

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

.... Simplon sont réservés. Pour l'intégration de la Suisse orientale voir arrêté D.

*Angenommen – Adopté***Art. 1bis (neu)***Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

Gesetzesbedingte Mehrkosten

Wortlaut

Vorbehalten bleiben Mehrkosten des Auflageprojektes, die durch die dazumalige Bundesgesetzgebung, insbesondere über den Umweltschutz, den Landschaftsschutz und die Raumplanung, bedingt sind.

Minderheit

(Ducret, Cavadini, Flückiger, Rüesch, Schmid, Uhlmann)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 1bis (nouveau)*Proposition de la commission**Majorité**Titre*

Frais supplémentaires résultant de la législation

Texte

Sont réservés les frais supplémentaires du projet mis à l'enquête publique lorsque ceux-ci sont imputables à la législation fédérale applicable à ce moment-là, notamment en matière de protection de l'environnement et du paysage, ainsi que dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Minorité

(Ducret, Cavadini, Flückiger, Rüesch, Schmid, Uhlmann)

Rejeter la proposition de la minorité

M. Ducret, porte-parole de la minorité: Je vous demande vraiment de ne pas accepter ce que la majorité de votre commission vous propose. C'est un texte assez extraordinaire et je me demande si ce n'est pas un cheval de Troie, car je vois tout de même mal la Confédération entreprendre des travaux qui ne correspondent pas aux lois actuelles en matière de protection de l'environnement, ni en matière d'aménagement. J'ai l'impression qu'on a l'intention d'utiliser la législation fédérale comme un levier pour obliger à rallonger certains tunnels et à établir certaines protections. Dans le cadre de nos lois, il existe une loi contre les excès de bruit qui est très lourde – elle serait probablement inapplicable et inappliquée dans les centres urbains, car ce qu'elle demande condamnerait à peu près tous les logements à être déplacés à la périphérie, ce qui ne ferait que renvoyer le problème un peu plus loin – et qui pourrait contraindre les gens chargés de s'occuper d'un projet à entreprendre des aménagements extrêmement coûteux suivant l'interprétation qu'on en fait. J'estime que les exigences qui ont été prises en compte, dont on nous a dit que le projet les assimilait, et les réserves financières qui ont été prévues sont

suffisantes et que cet article est absolument inutile, sinon dangereux. En allant si loin, on finira par tuer le projet, à moins qu'il ne meure tout seul.

Je vous demande donc très vivement, au nom de la minorité de la commission – la décision a été prise par 8 voix contre 6, c'est-à-dire avec une très forte minorité – de revenir au texte initial et de ne pas accepter cet article 1bis.

Danioth: Darf ich zum Antrag der Kommissionsmehrheit einige Ausführungen machen? Er scheint mir sehr wohl begründet, nicht zuletzt auch aus finanzpolitischer Sicht, wegen der Finanzwahrheit und -ehrlichkeit. Mit Recht ist in der nationalrätlichen Debatte auf die vielen Fragezeichen verwiesen worden, die dem Kreditbeschluss anhaften, und die Anzahl der Fragezeichen ist nicht kleiner geworden.

Es gibt zahlreiche Unsicherheitsfaktoren, die selbst mit dem vom Nationalrat verabschiedeten Kredit verbunden sind. Nicht allein die Teuerung, sondern auch der Projektierungsstand 1989 sei erwähnt: Der Kredit nimmt keine Rücksicht auf die seitherige Weiterentwicklung in der Planung. Die Bedeutung des Projektierungsstandes 1989 wird weder im Beschluss C noch in der Botschaft erklärt. Gemäss Aussage von Nationalrat Weber-Schwyz, Sprecher der nationalrätlichen Neat-Kommission, wäre der Beschluss C gar nicht notwendig, da der darin enthaltene Rahmen von 14 bzw. jetzt 15 Milliarden nicht absolut sein kann und der Beschluss den massgeblichen Beschluss A nicht einengen dürfe.

In der Botschaft des Bundesrates werden die Kosten des Urner Abschnitts beispielsweise mit total 890 Millionen Franken angegeben. Die Projekte stammen aus dem Jahre 1974, nämlich Erstfeld–Amsteg, und dem Jahre 1983, Kantonsgrenze Schwyz–Uri–Erstfeld. In den oben aufgeführten Beträgen sind praktisch keine Anteile für Umweltschutzmassnahmen, Lärm- und Grundwasserschutz usw., enthalten. Die Behörden und Planer des Kantons Uri sind der bestimmten Auffassung, dass mit den 890 Millionen Franken eine Zufahrtslinie durch den Kanton Uri, die eine UVP-Prüfung bestehen sollte, nicht gebaut werden kann. Die Projektierungsingenieure sind offensichtlich zu ganz anderen Zahlen gekommen.

Nun hiesse es dem ganzen Beschlusskonzept Gewalt antun, wenn man die Planer der Neat von der Einhaltung derjenigen zwingenden Umweltschutz- und übrigen Gesetzesbestimmungen dispensieren würde, die für Private und Kantone als selbstverständlich gelten, und dies einzig unter Berufung auf knappe oder fehlende Mittel des Gesamtkredits. Gerade derartige Amputationen und Vereinfachungen wären aufgrund von Aeusserungen der Vertreter des Bundes zu befürchten. Der Hinweis in der Botschaft auf Seite 50, die Aufwendungen für den Umweltschutz seien – soweit heute absehbar – in der Kostenschätzung enthalten, ist nicht beruhigend. Der Vorsteher des EVED hat der Urner Regierung noch am 13. September 1990 mitgeteilt, dass Massnahmen zur Schonung der Umwelt und der Landschaft nur getroffen würden, soweit sie verhältnismässig und sinnvoll seien. Dies ist an sich unbestritten, aber eine sehr relative Feststellung, vor allem wenn man gleichzeitig einräumt, dass der Mehraufwand einer Linienführung nach Planungsstudie Uri von 1989 nicht berücksichtigt ist, in Wirklichkeit auch gar nicht berücksichtigt sein kann.

Einer befürchteten Aushöhlung gesetzlicher Vorschriften des Bundes durch den Bund selber muss mit aller Deutlichkeit entgegengetreten werden. Dies soll der Antrag der Mehrheit sicherstellen. Dem Beschluss C kann nicht der gleiche verbindliche Stellenwert zukommen wie den Hauptbeschlüssen A und B; er kann nur akzessorischer Natur sein, im Zweifelsfalle geht Beschluss A vor. Damit dies deutlich zum Ausdruck kommt, ist ein Vorbehalt für gesetzesbedingte Mehrkosten unerlässlich. Dabei soll der Zeitpunkt des Auflage- bzw. Ausführungsprojektes massgeblich sein.

Die ausdrückliche Aufnahme eines solchen von Bundesrat und Parlament mehr oder weniger deutlich eingestandenen Vorbehaltes ist, Herr Bundesrat, auch ein Akt der Ehrlichkeit und Transparenz dem Volk gegenüber. Wir dürfen uns und dem Volk keinen Sand in die Augen streuen. Mit Mehrkosten über die nun zu beschliessenden 14 bzw. 15 Milliarden hinaus muss gerechnet werden, das weiss jedes Kind. Ich glaube, es

ist unehrlich und nützt für eine sparsame weitere Tätigkeit in der Planung nichts, wenn man die Augen davor verschliesst. Erfahrungen aus älterer und jüngerer Zeit sollten uns diesbezüglich zur Vorsicht mahnen. Wir werden in jedem Falle gegenüber späteren Generationen besser bestehen können. Aus diesem Grunde empfehle ich Ihnen die Zustimmung zu diesem wohlbegründeten Zusatz gemäss Artikel 1bis.

Ziegler: Ich spreche zu diesem Artikel nur, um noch einmal die Verantwortung im Umweltbereich hervorzuheben. Kernstück – das ist allerdings bereits gesagt worden – dieser zu fällenden Entscheide sind die Beschlüsse A und B, also die Baubeschlüsse. Mit den Baubeschlüssen wird gesagt, was zu tun ist. Sie haben Kosten zur Folge; es sind die Kosten, die die Ausführung der Bauaufträge nach den Beschlüssen A und B verursachen. Mit dem Kredit, der für die Ausführung der Aufträge erforderlich ist, nehmen wir in Kauf, dass – wenn keine Nachtragskredite bewilligt werden – entweder das Projekt nicht vollständig ausgeführt werden kann oder dass bezüglich Qualität, Umweltverträglichkeit usw. Abstriche gemacht werden müssen.

Weder das eine noch das andere kann ernsthaft unsere Meinung sein. Es könnte auf jeden Fall von den Direktbetroffenen nicht akzeptiert werden, wenn zu Lasten der Umwelt Abstriche gemacht würden. Die Finanzverantwortung, Herr Bundesrat Ogi, darf auf keinen Fall zu Lasten der Umweltverantwortung gehen. Ein anderer Weg wäre natürlich, den Kredit verbindlich festzulegen und mit dem zur Verfügung stehenden Kredit entsprechend zu planen und zu bauen. Das wird aber kaum möglich sein.

Man kann allerdings die Meinung vertreten, solche Vorbehalte – das ist auch gesagt worden – seien nicht nötig; was gesetzlich verlangt werde, sei selbstverständlich. Ich meine das auch. An diese Selbstverständlichkeit glaube ich aber nicht mehr ganz, wenn ich an die gestrige und die heutige Diskussion denke: Verzicht auf diesen Vorbehalt würde mindestens die Vermutung aufkommen lassen, die Kreditlimite sei verbindlich festgelegt worden. Die Folgen, die eine solche Vermutung – wenn sie dann tatsächlich auch übernommen würde – hätte, habe ich eingangs erwähnt.

Frau Meier Josi: Wer beispielsweise die Furka-Debatten im Verlaufe der Jahre erlebt hat, glaubt sicher nicht mehr an Vorschläge im Bereich von Bahnbauten, besonders wenn sie Tunnels mitbeinhalten. Normale Budgetpolitik versagt, wenn es um Grossprojekte der vorliegenden Art geht. Ich erinnere nur daran, dass damals ein Ingenieur im Nationalrat sagte, man hätte alle Tunnels im Massstab 1 zu 1 einmal probieren müssen, um zu wissen, was sie kosten. Genauso ist es hier: Wir werden wissen, was dieses Projekt kostet, wenn es einmal 1 zu 1 ausgeführt worden ist. Es geht wirklich nicht an, dass sich die Leute vorstellen, es bleibe bei 10, 15 oder weiteren Milliarden. Unser Augenmerk – und ich hoffe, dass das Parlament und der Bundesrat das tun werden – muss darauf gerichtet sein, bei den jeweiligen Budgettranchen die richtigen Massnahmen zu treffen und bei den jeweiligen Verpflichtungskrediten im Rahmen der schweizerischen Möglichkeiten zu bleiben. Die Zahlen, die Sie hier haben, sind für mich reine Annahmen und können nicht mehr sein.

Jagmetti: Wir haben eine Umweltverantwortung und eine Finanzverantwortung. Die Umweltverantwortung haben wir im Beschluss A überhaupt nicht eingeschränkt. Es geht nicht darum, sie jetzt zu begründen; sie besteht, und wir haben diese Regeln einzuhalten. Wenn wir jetzt einen Artikel 1bis aufnehmen, dann haben wir die Bindung an die Umweltregeln nicht neu geschaffen; sie besteht. Nur weil die Umweltverantwortung beachtet wird, habe ich dem Beschluss A zugestimmt.

Zur Finanzverantwortung: Wir haben soeben in Beschluss A (in Art. 12) beschlossen, dass die Bundesversammlung die Gesamtkosten festlegt und dass dann noch Verpflichtungskredite einzuholen sind. Ich vermag Ihnen nicht zu folgen, wenn man jetzt die Gesamtkosten von vornherein total relati-

viert und erklärt, es koste, was es koste. Wenn wir in Beschluss A von Gesamtkosten sprechen, dann haben wir diese hier festzulegen. Deshalb bin ich der Meinung, der Beschluss des Nationalrates sei richtig; wir sollten uns dem Beschluss des Nationalrats anschliessen, dies im Sinne der Wahrung der Umweltverantwortung und der Finanzverantwortung.

Cavelty: Es scheint mir, in der letzten Phase der heutigen Beratung sei die Stimmung im Rat aufgekommen, wir müssten wegen der Kosten ein schlechtes Gewissen haben; eine irgendwie ängstliche bis schlechte Stimmung. Ich möchte dem widersprechen. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Rat nicht mehr beschlossen hat, als was die Kommission vorschlug; im Gegenteil, es sind sogar einige der Kommissionsbeschlüsse gestrichen oder gemindert worden. Wieso diese Angst plötzlich gekommen ist, ist mir unerklärlich.

Auch die Kommission war bezüglich der Kosten, entgegen der jetzt herrschenden Meinung, bescheiden. Das meiste, was wir angenommen haben, sind Optionen für die Zukunft nach dem bewährten Prinzip von Bundesrat Ogis Baukastensystem: erst gebaut, erst bezahlt, wenn sich die Notwendigkeit ergibt; so wie es ein kluger Familienvater und ein kluger Staatsmann machen.

Neue Kosten, die wir da gegenüber dem Nationalrat aufgenommen hätten, sind mir eigentlich gar nicht bewusst. Wir haben die Umweltverantwortung etwas betont, aber auch das in recht bescheidenem Masse, nicht zwingend für die Verhandlungen in Brüssel, so dass – das ist der Sinn meiner Intervention – wir eigentlich zufrieden sein könnten und unsere Arbeit positiv beurteilen müssten.

Bundesrat Ogi: Der Antrag hat eine positive Stossrichtung. Ich attestiere, dass dieser Antrag uns vielleicht einmal in einer Puk Nummer 87 die Rechtfertigung erleichtern könnte.

Ich möchte Frau Meier folgendes sagen: In der Botschaft haben wir immer vom Projektierungsstand 1989 gesprochen. In der Botschaft haben wir auch vom Preisstand 1989 geschrieben. Der Nationalrat hat die Preise auf 1991 aufdatiert, daraus sind dann diese 14 Milliarden Franken geworden. In der Botschaft haben wir aber auch die Abweichungs-Vorbehalte dargestellt. Sie wissen es: Die Abweichungen können nach oben plus 30 bis 40 Prozent sein, nach unten minus 10 Prozent. Das haben die Spezialisten errechnet.

Wie sind wir zudem auf die 24 Milliarden Franken gekommen? Diese 24 Milliarden werden schon heute nicht mehr richtig sein: ich möchte das gleich sagen. Die Kosten müssen neu errechnet werden, es wird möglicherweise mehr geben. Wir haben auf den 14 Milliarden eine Teuerung von 3 Prozent jährlich angenommen, haben die heutige Baukosten-Zinsenentwicklung einkalkuliert und sind dann auf 24 Milliarden gekommen. Man darf aber nicht dem Irrtum erliegen, wir würden die jetzt beschlossene Neat für 24 Milliarden Franken bauen können.

Darf ich dem Rat noch folgendes sagen: Sie haben nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen – wir pflegen die Erfahrungen und Konsequenzen auszuwerten – den Furkatunnel angesprochen. Sie werden heute eigentlich nur die Projektierung beschliessen. Was die Baukredite betrifft, wird das Departement zu gegebener Zeit – wenn es die Beschlüsse, die Sie getroffen haben, ausgewertet und die Abklärungen gemacht hat – in einem zweiten Schritt mit den Krediten für den Bau der beiden Tunnels kommen. In einem dritten Schritt werden dann die Kredite für die Zufahrten noch zu beschliessen sein. Das ist das Konzept, das wir entwickelt haben.

Ich meine, die Vorbehalte, die hier zu diesem Artikel gemacht worden sind, wären nicht nötig; aber sie sind hilfreich, ich gebe das offen zu. Ich überlasse es Ihnen, hier zu entscheiden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

18 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

14 Stimmen

Art. 2–4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

91.042

**Integration der Ostschweiz
in das Konzept der Alpentransversale****Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 628 hiavor – Voir page 628 ci-devant

*Detailberatung – Discussion par articles***A. Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz
in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-
transversale****A. Arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Al-
pes****Titel und Ingress, Art. 1–4***Antrag der Kommission*

Streichen (wurde in Beschluss A des Geschäftes 90.040, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, aufgenommen)

Titre et préambule, art. 1–4*Proposition de la commission*

Biffer (déjà contenu dans l'arrêté A de l'objet 90.040, Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

*Angenommen – Adopté***B. Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integra-
tion der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen
Eisenbahn-Alpentransversale****B. Arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la
Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire
suisse à travers les Alpes***Antrag der Kommission*

Beschluss B wird zu Beschluss D des Geschäftes 90.040 (Neue Eisenbahn-Alpentransversale)

Proposition de la commission

Arrêté B devient arrêté D dans l'objet 90.040 (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes)

M. Flückiger, rapporteur: Quelques commentaires encore au nom de la commission sur l'intégration du message concernant la Suisse orientale. En juin 1991, le Conseil fédéral a présenté son message sur l'intégration de la Suisse orientale

dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. La commission propose donc d'intégrer ce message dans l'objet 90.040. L'arrêté fédéral sur l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes a d'ores et déjà été repris dans l'arrêté A et il est donc caduc.

L'arrêté fédéral sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes deviendra l'arrêté D. A l'article 4, la commission propose, non seulement le financement intégral par la Confédération de l'introduction de la ligne Coire–Arosa dans la gare de Coire, mais aussi les projets annexes y relatifs. Il s'agit en l'occurrence des sorties des Chemins de fer rhétiques de Coire en direction de Reichenau et en direction de Landquart qui doivent être situées à un niveau plus bas, comme c'est le cas de la ligne Coire–Arosa, de manière à simplifier l'exploitation.

Par 8 voix contre 4 en revanche, la commission a rejeté une proposition d'obliger la Confédération à financer à 100 pour cent un tiers des programmes d'investissements à long terme des Chemins de fer rhétiques. Conformément à la loi sur les chemins de fer, la Confédération paie 85 pour cent des investissements de cette compagnie. La majorité de la commission est d'avis que ce programme d'investissements n'est pas assez concret pour permettre une prise de position. En outre la Confédération paie une grande partie du tunnel de la Vereina. La construction de cette nouvelle ligne avait en partie été justifiée parce qu'elle devait servir à alléger la ligne de l'Albula de telle manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de prolonger cette dernière. Ces rapports qui lient les divers éléments du programme d'investissements doivent d'abord être examinés avant que soit délivrée une garantie de financement.

En outre, j'ajoute qu'une proposition du canton d'Appenzell Rhodes-intérieures, d'augmenter de 5 pour cent pour la porter à 90 pour cent la contribution fédérale aux Chemins de fer d'Appenzell a été rejetée.

Je signale simplement qu'aux articles 4 et 4a il y aura deux propositions de minorité. Pour le reste, je vous ai déjà transmis l'avis de la commission.

*Angenommen – Adopté***Titel und Ingress, Art. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 4***Antrag der Kommission**Mehrheit*

.... in den Bahnhof Chur sowie der damit verbundenen Annexprojekte abzuschliessen. Dabei verpflichtet sich der Bund, ... vorzunehmen ist.

Minderheit

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... vorzunehmen ist. Zudem übernimmt der Bund vollständig die Finanzierung eines Drittels des langfristigen Investitionsprogramms der Rhätischen Bahn.

Art. 4*Proposition de la commission**Majorité*

.... dans la gare de Coire, ainsi que les projets annexes y relatifs. La Confédération des courants de trafic.

Minorité

(Cavelty, Danioth, Lauber, Schmid)

.... de trafic. En plus, la Confédération prend à sa charge un tiers du programme d'investissement à long terme du chemin de fer rhétique.

Cavelty, Sprecher der Minderheit: Aus der ganzen Beratung der Neat hat Graubünden nichts als den Nachteil, dass zu-

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)(Alpentransit)

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	655-675
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 547

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.