

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

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

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 427 hiervor – Voir page 427 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 18. September 1991

Décision du Conseil des Etats du 18 septembre 1991

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Präsident: Im Hinblick auf die zahllosen Anträge, die heute morgen noch eingereicht worden sind, zitiere ich Ihnen Artikel 70 des Geschäftsreglementes: «Werden mehrere gleichlautende Anträge eingereicht, erhält der erste Antragsteller das Wort; die nachfolgenden Antragsteller können eine kurze Zusatzklärung abgeben.»

A. Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

A. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Streichen

Minderheit

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

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Weber-Schwyz

Bei den Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

Antrag Thür

Abs. 1 Bst. c (neu)

c. Der alpenquerende Gütertransitverkehr hat die entstehenden Kosten zu tragen.

Abs. 2 (neu)

Ausnahmen vom Grundsatz gemäss Absatz 1 Buchstabe a sind nur im Umfang des zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses auf der Strasse abgewickelten alpenquerenden Gütertransitverkehrs zulässig.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Biffer

Minorité

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

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Weber-Schwyz

Eu égard aux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

Proposition Thür

Al. 1 let. c (nouvelle)

c. Le transit des marchandises à travers les Alpes supportera ses propres coûts.

Al. 2 (nouveau)

Il ne pourra être dérogé au principe consacré au 1er alinéa, lettre a, qu'à proportion du trafic routier des marchandises passant en transit à travers les Alpes au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Il me semble indispensable de vous donner d'emblée un aperçu général sur les divergences qui existent encore, afin que vous puissiez en tirer les conséquences par la suite.

Si le Conseil des Etats a sans autre admis le principe du transit alpin, avec les deux nouvelles lignes du Gothard et du Loetschberg, ainsi que celle du Hirzel/Zimmerberg, il a par contre gonflé ces projets de telle façon que la majorité de notre commission n'a pas pu le suivre. Sans tirer de conclusion sur les conséquences financières, il a ajouté, par rapport aux premières décisions de notre conseil, les extensions, respectivement les options suivantes:

Dans l'arrêté A, à l'article 2bis, il prévoit des mesures de protection des zones habitées; les coûts y relatifs sont difficiles à chiffrer, l'administration parle de plusieurs centaines de millions;

– A l'article 3, il a ouvert trois options, celle pour l'extension sur la Surselva, 70 millions de francs; celle pour l'extension sur le lac de Côme, non chiffrable, éventuellement des milliards, et celle du chantier de la Surselva, 100 millions;

– A l'article 4, il prévoit l'option de Mundbach qui engendrerait des frais supplémentaires de 250 à 300 millions;

– A l'article 5, l'option pour un passage à travers le Jura, coûts non chiffrables;

– A l'article 6, avec le Conseil fédéral d'ailleurs, le tunnel du Zimmerberg et du Hirzel, avec 730 millions;

– A l'article 6bis, une option pour les gares de jonction et les lignes d'accès, très difficile à chiffrer mais coûtant au moins 500 millions, si ce n'est le double ou le triple.

A l'arrêté C, finalement, l'article 1bis concerne les frais supplémentaires dus aux dispositions légales. Les coûts y relatifs ne sont pas non plus chiffrables.

Etant donné que vous avez voté l'intégration de la Suisse orientale, il est prévu un arrêté D, à l'article 2 duquel le Conseil des Etats et le Conseil fédéral prévoient les lignes d'accès et les stations pour la Suisse orientale, d'un montant de 120 millions, ainsi que, pour la gare de Coire, l'extension (200 millions) et – ajoutées par le Conseil des Etats – les annexes y relatives (115 millions).

Les extensions décidées, respectivement les options ouvertes par le Conseil des Etats, coûtent en tout cas plus de deux milliards supplémentaires. En outre, d'autres revendications pourraient être faites et provoquer des coûts de plusieurs milliards encore une fois supplémentaires.

Votre commission est fermement décidée à limiter ces extensions à un strict minimum, non seulement afin de mieux maîtriser les coûts globaux du projet du transit alpin, mais aussi d'augmenter les chances de succès lors d'un vote populaire qui semble inévitable. C'est dans cet esprit que votre commission a suivi le Conseil des Etats sur les points suivants: protection des zones habitées, chantier de la Surselva, tunnel Hirzel/Zimmerberg, lignes d'accès et stations de la Suisse orientale, et gare de Coire avec annexes. Ces concessions causent à elles seules des coûts supplémentaires de 1,2 milliard, dont 850 millions pour la Suisse orientale sont couverts par l'arrêté D, 100 millions pour le chantier de la Surselva sont déjà compris dans l'arrêté de financement C relatif au tunnel de base du Gothard, et 315 millions pour la gare de Coire avec les futurs crédits-cadres pour la promotion des entreprises de transports concessionnaires.

Ne sont pas couverts par les crédits envisagés: les coûts de plusieurs centaines de millions pour les mesures de protection des zones habitées. Les autres options ouvertes par le Conseil des Etats, dont les coûts ne sont pour la plupart pas chiffrables, ou le sont difficilement, ne sont donc en rien couverts, puisque le crédit global de 14 milliards, fixé à l'arrêté C, a été maintenu comme tel.

Avec des options ou des demi-promesses de ce genre, nous perdons totalement le contrôle du coût de ces projets. C'est dans ce cadre-là que votre commission a examiné les divergences surgies entre les deux conseils. Nous insistons donc pour que, avant chaque décision, nous nous rappelions les conséquences financières et politiques qui en découleraient. Seize propositions individuelles ont encore été présentées dans notre conseil.

Je vous prie, lors des délibérations sur les divergences, de ne pas mettre en cause le transit alpin en tant que tel.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Ich habe schon in der Märzsession – in der ersten Neat-Debatte – aufzuzeigen versucht, dass eine Neat, die sich nicht mit einer ökologischen Zielsetzung und einer entsprechenden Verkehrspolitik verknüpft, ein reines Gigantismusprojekt ist, das in ganz krassem Widerspruch zum qualitativen Wachstum der bundesrätlichen Richtlinien steht.

Eine Minderheit der Kommission des Nationalrats hat im März versucht, der Neat mit griffigen flankierenden Massnahmen einen einigermassen ökologischen Rahmen zu verschaffen; vielleicht erinnern Sie sich noch daran. Leider hat die Mehrheit dies abgelehnt.

Dieses sture Festhalten an einer längst überholten Baueuphorie – ohne Vernetzung mit den ökologischen Notwendigkeiten, dafür angereichert durch regionale, zum Teil egoistische Projekterweiterungen – veranlasste die Grüne Partei vor zwei Wochen an ihrer Delegiertenversammlung in Luzern, das Referendum gegen diese Vorlage zu ergreifen, damit wenigstens so eine gewisse Transparenz in dieses Bauvorhaben gebracht und eine längst notwendige politische Diskussion über unsere Verkehrspolitik ermöglicht wird.

Inzwischen hat der Ständerat über dieser Vorlage gebrütet – und siehe da, das konservative Stöckli hat erkannt, was eine Minderheit hier im Saal schon seit längerer, und Experten seit sehr langer Zeit klarzumachen versuchten: Die Neat braucht einen in der Ökologie verankerten Auftrag.

Der Urner CVP-Vertreter Hans Danioth, sensibilisiert durch die Verkehrsbelastungen im Kanton Uri, nahm sich dieser Erkenntnis an und versuchte, einen Teil – nicht alle, das betone ich – der unterlegenen Forderungen unserer nationalrätlichen Minderheit wieder in die Vorlage einzubringen. So enthält Artikel 1bis erneut den geforderten Grundsatz, dass sich der alpenquerende Gütertransport grundsätzlich auf der Schiene abwickeln muss, wie dies übrigens auch die Urner Standesinitiative will. Ebenso werden Förderungsmassnahmen verlangt, damit die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können, und das heisst ganz konkret:

1. Bereits bestehende, übermässige Verkehrsbelastungen im Alpenraum müssen abgebaut werden.
2. Die Alpen müssen vor weiteren ökologischen Belastungen geschützt werden.

Mit anderen Worten: Es braucht eine echte, flankierende internationale und nationale Verkehrspolitik, die während der Bauzeit – die Bauzeit beträgt bekanntlich fünfzehn bis zwanzig Jahre – betrieben werden muss. Das ist nicht eine Freiwilligkeit, sondern eine Verpflichtung. Das ist nicht ein frommer Wunsch, sondern ein Auftrag an uns hier im Saal, aber auch an den Bundesrat in seinen Verhandlungen mit der EG.

Ich weiss, Herr Bundesrat Ogi, Sie empfinden diese Forderungen als Einengung in Ihrem Verhandlungsspielraum mit der EG, und ein Stück weit kann ich das sogar begreifen. Aber der Lebensraum «Alpen», das Ökosystem, die leidende Bevölkerung in den Transitkantonen, die lassen realistischerweise keinen anderen Verhandlungsspielraum mehr zu. Ich bin überzeugt, dass der Artikel 1bis Ihnen in den Verhandlungen den Rücken stärken und nicht schwächen wird.

Nun sind Sie in der komfortablen Lage, dass Sie sich nochmals mit dieser zentralen Frage auseinandersetzen können. Diesmal wird Ihnen eine Ablehnung ganz sicher ein bisschen schwerer fallen, weil die Forderungen nicht mehr von einer Minderheit kommen, sondern von der Mehrheit eines, sagen wir einmal, nicht allzu progressiven Stöcklis. In der vorberatenden Kommission hat leider die bürgerliche Mehrheit diesen Artikel 1bis wiederum abgelehnt. Das ist ihre Freiheit. Wie sie der Bevölkerung erklären will, warum eine ökologische Mindestgarantie für den Bau einer Neat nicht notwendig sei, obwohl dies nun sogar der Ständerat fordert, ist mir allerdings schleierhaft.

Noch ein Wort zu denjenigen, die an Sinn und Wirksamkeit des Artikel 1bis zweifeln. Die deutlichste Antwort darauf hat die FRS gegeben, die schon am Tag nach der ständerätlichen Debatte mit dem Argument der Handels- und Gewerbefreiheit und der freien Wahl des Verkehrsmittels ein Referendum androhte. Ich bin dem Ständerat für die Wiederaufnahme der ökologischen Diskussion dankbar. Heute zeigt sich je länger, desto klarer das wahre Gesicht dieser Neat-Vorlage und ihrer verkehrspolitischen Stossrichtung, und Sie haben es heute noch einmal in der Hand, dieses Gesicht mitzugestalten.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsminderheit, diesem Artikel 1bis zuzustimmen.

Weber-Schwyz: Dieses Grossbauvorhaben Alpen transit hat ja nur dann Sinn, wenn es auch die entsprechenden Effekte auslöst, vor allem aber die Ziele erfüllen kann, die wir in diesem programmatischen Artikel 1 umschrieben haben, nämlich die Entlastung unserer Strassen vom Güterfernverkehr.

Der Antrag des Ständerates ist eine Konkretisierung dieser Zielsetzungen. Sie werden auch als Förderungsmassnahmen umschrieben. Aufgezeigt wird der Weg, wie diese Ziele zu erreichen sind. Sie liegen meiner Meinung nach auch im Interesse eines künftigen Trägers dieser Anlage, das heisst der Wirtschaftlichkeit des Bahnunternehmens.

Der Antrag, wie er aus dem Ständerat zu uns gelangt, hat nach meiner Auffassung einen Mangel, so dass er sich als negativ oder nicht vollziehbar auswirken könnte. Dabei handelt es sich um die terminliche Fixierung der Förderungsmassnahmen rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Anlage. Nun, wir werden den Lötschberg und den Gotthard nicht zur gleichen Zeit in Betrieb nehmen können. Diese Staffelung ist auch beabsichtigt, so dass man den Korridor Lötschberg vor dem Gotthard anbieten kann. Es werden sich also bereits Probleme darüber ergeben, wann diese Massnahmen zu greifen haben. Es wird eine Staffelung zwischen Lötschberg und Gotthard, gekoppelt mit andern Massnahmen, nötig sein. Wir haben bei dieser Forderung rechtzeitig und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme auch mit Umlagerungseffekten zu rechnen, weil tatsächlich vorerst nur eine Achse verfügbar sein wird.

Aus all diesen Gründen möchte ich Ihnen mit meinem Vermittlungsantrag beliebt machen, diese terminliche Fixierung wegzulassen, die Grundsätze aber, wie sie der Beschluss des Ständerates (ursprünglicher Antrag Danioth) enthält, zu belassen. Diese Zielsetzungen scheinen mir ganz wesentlich zu sein.

Ich möchte noch zwei weitere Argumente zu diesem Artikel über Förderungsmassnahmen anführen: Ich bin nicht der Meinung, dass dieser Artikel ein Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit ist. Wir bieten eine Massnahme an, die vor allem dem Gütertransportverkehr von Landesgrenze zu Landesgrenze dient. Der Inlandverkehr wird durch diese Förderungsmassnahmen nicht beeinträchtigt. Ich bin, im Gegenteil der Auffassung, dass dieser Artikel sogar dem Inlandtransport und Werkverkehr dient. Ich kann das aus eigener Erfahrung sagen. Seien wir froh, dass wir in einem Zeitpunkt X nicht mehr alle Lastwagen auf unseren Strassen haben und die Kapazitäten nicht durch Fahrzeuge mit niederpfedigen, schwachen Motoren beeinträchtigt werden. Dies gilt ganz besonders für den Inlandverkehr auf der Gotthardstrecke. Wer im Inland tätig ist, muss sich von diesen anstehenden schwachen Motorlastwagen, die die Strassen verstopfen, oft sehr viel gefallen lassen. Also dienen diese Förderungsmassnahmen auch insofern dem Inlandverkehr, als man den Gütertransport auf die Bahn

verlagert. Mit anderen Worten: Ich bin der Auffassung, dass dieser Artikel sinnvoll ist.

Ich bitte Sie, meinem Vermittlungsantrag zuzustimmen. Ich meine, dass mein Vorschlag praktikabler ist als diese terminliche Bindung.

Thür: Ich spreche im Namen der grünen Fraktion zu Artikel 1bis, wie ihn der Ständerat verabschiedet hat. Gleichzeitig begründe ich meine Anträge zu diesem Artikel in Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 2.

Bei einer Gesamtwürdigung dieses Artikels ist zunächst festzustellen, dass der Ständerat in zwei Richtungen aufgestockt hat. Er möchte die ökologischen Rahmenbedingungen besser berücksichtigt sehen, hat aber gleichzeitig sämtlichen regionalen Begehrlichkeiten nachgegeben. Dieses Doppelspiel soll offenbar alle möglichen Opponenten zufriedenstellen.

Wenn wir den Wert der ökologischen Zugeständnisse beurteilen wollen, müssen wir uns zunächst die Frage stellen, ob die Konsequenzen, die dieser Antrag beinhaltet, auch in finanzieller Hinsicht gezogen worden sind. Ist sichergestellt, dass das, was uns in Artikel 1bis versprochen wird, dereinst überhaupt bezahlt werden kann?

Zwar hat der Ständerat im Beschluss C unter Artikel 1bis den Grundsatz aufgestellt, dass die durch Umweltschutz, Landschaftsschutz und Raumplanung bedingten Mehrkosten vorbehalten sind. Damit ist jedoch rein gar nichts über eine allfällige Finanzierung dieser Mehrkosten gesagt! Was geschieht aber, wenn diese Kosten dereinst wegen massiver Ueberschreitungen unhaltbar sein werden? Mit solchen Kostenüberschreitungen – Frau Diener hat auf das Beispiel «Bahn 2000» hingewiesen – ist bei diesem Mammutprojekt ebenfalls mit Sicherheit zu rechnen. Was geschieht dann?

Wenn nicht heute klar und eindeutig gesagt wird, wie man für die Mehrkosten, die der Umweltschutz mit sich bringen wird, aufzukommen gedenkt, dann ist klar, welche Fuder dereinst eingefahren werden! Die regionalen Sonderwünsche werden sicher in der Scheune landen, und die Oekologie wird im Regen stehen bleiben.

Die Frage, ob es sich bei Artikel 1bis um ein reines Lippenbekenntnis handelt, hängt für uns von zwei Punkten ab: 1. Ist sichergestellt, dass die in diesem Artikel in Aussicht gestellten Massnahmen dereinst finanziert werden können?

2. Ist sichergestellt, dass die Belastungen durch den Gütertransitverkehr auf der Strasse mit diesem Artikel nicht zu-, sondern abnehmen werden?

Zu Punkt 1: Bekanntlich verlangte der Antrag Bircher in der ersten Lesung, dass der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene seine in der Schweiz entstehenden Kosten zu decken hat. Ich habe einen weniger weitgehenden Antrag gestellt, der darauf hinausläuft, dass wenigstens jene Kosten, die mit Artikel 1bis in Aussicht gestellt werden, bewältigt werden müssen. Das ist mein Antrag betreffend Artikel 1bis Absatz 1 Buchstabe c (neu). Ich bitte Sie, diesen Zusatz zu unterstützen, wenn Sie auch der Meinung sind, dass es nicht nur darum geht, Grundsätze festzuschreiben, sondern auch darum, etwas darüber zu sagen, wie die Sache bezahlt werden soll.

Zu Punkt 2: Ist sichergestellt, dass die Belastungen durch den Transitverkehr auf der Strasse durch die Umschreibung von Artikel 1bis nicht zunehmen? Im vorgeschlagenen Text (Bst. a) heisst es, es sei durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickle. Was heisst «grundsätzlich»? Heisst es, dass der Gütertransitverkehr auf der Strasse künftig abnehmen soll oder dass er so bleiben soll wie heute oder dass er auch zunehmen darf?

Herr Daniöth hat diese Frage offengelassen. Er selber hat eingeräumt, dass dieser Antrag sehr vage sei, in verschiedene Richtungen hin interpretiert werden könne und alle möglichen Ausnahmen und Interpretationen zulasse. Das hat uns beunruhigt. Wenn man Interpretationen in alle Richtungen möglich macht, haben wir den Eindruck, dass man von der schlechtesten Interpretationsmöglichkeit ausgehen muss.

Heute haben wir einen alpenquerenden Gütertransitverkehr Stand 1988 von rund 14 Millionen Tonnen, davon 12 Millionen auf der Schiene, 2 Millionen Tonnen auf der Strasse. Wir wer-

den mit der Alpenversale eine Kapazität von 70 bis 80 Millionen Tonnen zur Verfügung stellen.

Was heisst nun dieser Grundsatz, wenn dereinst 70 bis 80 Millionen Tonnen durch unser Land transportiert werden? Dürfen es 5 oder gar 10 Prozent sein? Dieser prozentuale Anteil wäre, gemessen an der dannzumaligen Gesamtmenge, sicher nicht viel und würde diesen Grundsatz kaum verletzen, gemessen am heutigen Volumen. Aber würde er eine unglaubliche Zunahme bedeuten; bei einem Anteil von 5 Prozent tritt nämlich eine Verdoppelung und bei 10 Prozent eine Vervierfachung der auf der Strasse transportierten Güter ein! Ich glaube nicht, dass Herr Daniöth mit diesem von ihm ursprünglich eingebrachten Antrag meinte, dass man den Strassenverkehr mit Artikel 1bis, wie er ihn vorschlug, verdoppeln, vervier- oder vermehrfachen könnte.

Wir haben aus diesem Grund den Zusatz gemacht. Er beinhaltet, dass Ausnahmen von diesem Grundsatz höchstens im Ausmass der heute auf der Strasse transportierten Transitgüter bewilligt werden dürfen. Das ist die Absicht unseres Antrages. Man will also eine obere Grenze setzen, in welchem Rahmen überhaupt Ausnahmen zulässig sind. Wir wollen eine Kontingentierung; wir wollen damit auch klarstellen, dass mit dem «Antrag Daniöth» in Zukunft nicht mehr Verkehr auf die Strasse zugelassen werden darf, sondern höchstens so viel, wie heute schon dort verkehrt.

Zusammen mit den technischen Verbesserungen, die auf uns zukommen werden, würde dieser Antrag eine Abnahme zur Folge haben.

Ich bitte Sie also aus diesem Grund im Namen der grünen Fraktion, diesen beiden Anträgen zuzustimmen: Sie stellen sicher, dass dieser Artikel 1bis nicht bloss ein Lippenbekenntnis bleibt, und sie stellen auch sicher, dass die Grundsätze, die darin umschrieben sind, in Zukunft nicht zu unserem Nachteil interpretiert werden können.

Bodenmann: Dieser Artikel 1bis beinhaltet eigentlich die allerwichtigste Frage, nämlich: Kommen die Güter, wenn wir die Neat bauen, effektiv auf die Bahn, ja oder nein?

Aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfungen steht fest, dass sich die Neat ökologisch nur rechtfertigt, wenn wir die Güter effektiv auf die Schiene bekommen. Uns allen ist klar, dass sich die riesigen finanziellen Investitionen ebenfalls nur rechtfertigen, wenn wir die Güter auf die Schiene bekommen. Dies war eigentlich schon bei den Beratungen im Nationalrat klar.

Es ist nun erfreulich, dass der Ständerat diesen Grundsatz in den Beschluss A aufgenommen hat und uns klar sagt, dass künftig der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt wird. Das ist deshalb wichtig, weil die heutige Politik, die wir verfolgen, im wesentlichen eine Politik ist, in der wir mit der 28-Tonnen-Limite operieren. Diese Limite wird uns in Zukunft vermutlich nicht mehr so viel helfen wie in der Vergangenheit. Es ist also wichtig, dass wir ein Instrument für die Verlagerung haben. Der Ständerat schreibt vor, dass wir diese Fördermassnahmen ergreifen müssen.

Es sind nun drei Anträge zu diesem ständerätlichen Artikel 1bis hinterlegt worden: Der Antrag Weber-Schwyz ist mir nicht so klar in seinen Auswirkungen. Er sieht vor, dass die Tunneln etappenweise eröffnet und die Massnahmen dann etappenweise ergriffen werden müssen. Wenn der Antrag keine Abschwächung darstellt, dann könnte man ihm allenfalls noch zustimmen.

Herr Thür hat zwei Anträge gestellt: Mit einem Antrag sind wir voll einverstanden, mit demjenigen, der will, dass der Transitverkehr seine Kosten decken soll. Das ist der Antrag Silvio Bircher, der im Nationalrat in der ersten Lesung vorgetragen wurde.

Der zweite Antrag ist insofern für uns nicht akzeptabel, als er zulässt, dass auch bei Annahme dieses Artikels gleich viele Lastwagen wie heute über den Gotthard fahren. Nach unserer Meinung muss es eine Verlagerung geben, da bereits der heutige Verkehr auf der Strasse für die betroffenen Regionen in den Kantonen Uri und Tessin massiv zu hoch ist. Wir können deshalb dem Antrag Thür nicht folgen. Im Gegensatz zu Herrn

Thür hat der TCS voll begriffen, worum es geht. Der TCS hat uns ja gedroht, er würde das Referendum ergreifen, weil dieser Abschnitt hier die zwingende Verlagerung mit sich bringt, was absolut richtig ist.

Von rechts her kommen nun die Befürchtungen, dass dieser Artikel 1bis das Referendum auslösen würde.

Es ist so: Im Kanton Uri hat das Komitee für eine Alpen-Initiative eine Ständesinitiative lanciert. Diese Ständesinitiative wurde mit über 80 Prozent Zustimmung von der Bevölkerung angenommen. Selbst der Präsident der Freisinnigen Partei hat der Alpen-Initiative im Kanton Uri zugestimmt.

Dieses Komitee hat gesagt: «Wenn der Antrag Daniöth drin bleibt, werden wir das Referendum nicht ergreifen».

Wenn die Urner das Referendum nicht ergreifen, weil sie der Meinung sind, dass mit Artikel 1bis die Güter auf die Bahn verlagert werden, dann werden die Umweltschutzorganisationen das Referendum auch nicht ergreifen können. Und ich kann mir schwerlich vorstellen, dass die Grüne Partei bei dieser Ausgangslage das Referendum wird ergreifen können.

Bleibt die Drohung von rechts, bleibt die Drohung der Automobilverbände, das Referendum zu ergreifen: Hier muss ich sagen, der TCS wird sich unheimlich schwertun, seinen Mitgliedern zu erklären, warum er die Lastwagen auf der Gotthard-Route belassen will, denn es ginge ja darum, dass auf der Gotthard-Route Lastwagen die Autofahrer in der freien Fahrt behindern. Der Druck der Baulobby und der Druck der Automobilisten werden den TCS und die anderen Autoverbände, die sich jetzt in Szene zu setzen versuchen, bremsen und ein Referendum verhindern. Es ist dies hier der entscheidende Artikel.

Ich stelle erfreut fest, dass die CVP-Fraktion mehrheitlich diesem Antrag zustimmt, dass die Grünen; der Landesring und die SP geschlossen dafür sind und dass es auch in der FDP eine umweltsensible Minderheit gibt – Herr Steinegger nickt zu dieser Aussage. Es gibt also hier im Saal eine Mehrheit für diesen Artikel 1bis. Deshalb verlangen wir die Abstimmung unter Namensaufruf, und damit wir für einmal dem Ständerat folgen können, über den wir sonst bei Gelegenheit gerne schimpfen.

M. Friderici: J'ai déjà annoncé tout à l'heure mes intérêts, ils n'ont pas changé, je passe donc sur ce point.

L'adjonction par le Conseil des Etats d'un article 1bis qui mentionne expressément le transfert du trafic routier de transit sur le rail est pour le moins malheureuse. En effet, l'article 2 mentionne déjà à la lettre c: «Des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic de marchandises en transit». Alors que le Parti écologiste suisse a annoncé le dépôt d'un référendum contre ce projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, les députés de la Chambre des cantons ont, par 22 voix contre 16, décidé d'étendre encore la palette des opposants à cet objet qui est qualifié de «chantier du siècle».

Rappelons-nous l'expérience de la politique coordonnée des transports, qui prévoyait également des atteintes à la liberté du commerce et de l'industrie, par ailleurs garantie à l'article 31 de la Constitution fédérale. Cet argument n'a apparemment pas suffisamment marqué nos sénateurs lors de la votation sur la PCT; alors que tous les partis gouvernementaux et les organisations écologistes appuyaient son acceptation, les milieux routiers (automobilistes et professionnels) en demandaient le rejet. Au soir du scrutin, il était ressorti que la suppression du libre choix du moyen de transport avait été un argument déterminant de l'échec de cette politique coordonnée devant le peuple, au même titre que la perméabilité entre le fonds routier et le fonds des transports publics.

Ne jouons-nous pas avec le feu en insérant un article aussi directif et liberticide dans cet arrêté fédéral? Sans doute, car le financement des transversales ferroviaires est assuré à hauteur de 25 pour cent par le produit des droits d'entrée sur les carburants. Or, nous avons refusé d'inclure cette proportion de 25 pour cent dans l'arrêté fédéral A pour le maintenir dans l'arrêté fédéral C, non soumis au référendum. Les milieux routiers, déjà échaudés par l'annonce prématurée de la pro-

chaine augmentation de 25 centimes des taxes sur les carburants, sont sur la défensive. Ils craignent que les difficultés financières de la Confédération n'incitent celle-ci à porter cette ponction à 30 pour cent, voire au-delà, et que l'on ne doive encore augmenter la surtaxe douanière sur les carburants dans le courant de la réalisation des transversales. En acceptant cet article 1bis, nous renforcerions l'opposition au projet de transit alpin, les opposants auront beau jeu de ressortir les arguments qui ont fait mouche devant le peuple lors de la votation sur la PCT.

Il est faux de légiférer en fonction d'arguments purement émotionnels et je vous propose d'examiner l'importance relative des moyens de transport engagés dans le trafic de marchandises. En 1990, la Suisse a vu transiter 29,8 millions de tonnes de marchandises par son territoire, tous axes confondus, nord-sud et est-ouest. La route en a assuré 1,9 million de tonnes, le rail 15,7 millions de tonnes et les oléoducs 12,2 millions de tonnes. Vous constatez donc que le transit par route représente moins de 6,3 pour cent de l'ensemble du trafic de marchandises en transit par notre pays. Si nous observons maintenant le total du trafic de marchandises en Suisse, soit 520 millions de tonnes pour l'année 1990, nous découvrons que le transit routier représente à peine 4 pour mille de l'ensemble du volume des transports. Devons-nous vraiment achopper sur un point aussi mineur – je rappelle ce chiffre de 4 pour mille – alors que l'on constate déjà que le transit de marchandises est naturellement, sans incitation particulière, transporté par voies ferroviaires ou par conduites?

Vous avez reçu le communiqué de presse du Touring club suisse qui s'élève contre l'ampleur prise par ce projet. Il est d'ores et déjà certain que le maintien de l'article 1bis, combiné avec l'augmentation de la participation financière par le biais des droits de douane sur les carburants, risque de faire capoter l'ensemble du projet.

Avons-nous une solution de rechange dans les négociations sur le transit que nous menons actuellement avec nos partenaires de la Communauté européenne? Nous serions heureux d'entendre sur ce point notre conseiller fédéral en charge du dossier.

Pour terminer, nous nous adressons à nos collègues directement concernés par les problèmes du transit ferroviaire, qu'ils soient valaisans, uranais ou tessinois, et nous aimerions préciser à leur intention que le rejet des transversales ferroviaires par le peuple correspondrait assurément à un réexamen de l'ensemble du problème par le Conseil fédéral et les CFF. Dans cette optique, une priorité serait certainement donnée à la ligne du Gothard, avec pour corollaire l'abandon de l'axe du Loetschberg et la concentration de l'ensemble du trafic ferroviaire sur l'axe du Gothard. Les citoyens uranais seraient-ils en faveur d'une telle concentration des nuisances ferroviaires dans leur vallée? Ou encore, les habitants de Brigue accepteraient-ils facilement le déclassement progressif de leur gare internationale au profit d'un autre axe ferroviaire? En réalité, plus que le transfert du trafic de transit de la route au rail qui, vu l'évolution des techniques de transports est promis naturellement et sans incitation aucune à un avenir prometteur, nous avons affaire là à un débat idéologique contre l'évolution de notre société industrielle et contre les habitudes de consommation des citoyens du futur Grand marché unique européen, auquel nous appartiendrons certainement un jour. Il faut se poser très sérieusement cette double question: le débat d'aujourd'hui n'est-il pas tronqué, le jeu en vaut-il vraiment la chandelle? En toute circonstance, il faut peser les intérêts en présence: ceux des régions actuellement concernées par le transit sont de conserver celui-ci, tout en ne le multipliant pas excessivement. Le projet, tel qu'il ressortait de la première lecture au Conseil national était réalisable, il ne cristallisait pas sur lui des oppositions divergentes.

Le groupe libéral vous recommande de vous rallier à la proposition de la commission qui veut supprimer cet article 1bis et de refuser celle de la minorité et du Conseil des Etats ainsi que toutes les autres propositions personnelles qui vous sont faites et qui veulent maintenir ledit article, au risque de faire échouer l'ensemble du projet.

Thür: Ich werde kurz zur Interpretation, wie sie Herr Bodenmann bezüglich meines Antrages vorgetragen hat, Stellung nehmen. Meinem Antrag liegt nicht die Meinung zugrunde, die uns Herr Bodenmann hier unterstellt, sondern genau das Gegenteil.

Wenn Sie den Artikel 1bis in der jetzigen Fassung genau lesen, beinhaltet dieser Artikel eben, dass eine Zunahme des Strassenverkehrs nicht ausgeschlossen ist. Wenn Sie von einem Grundsatz ausgehen, dann ist eine Verlagerung des Gütertransits von 5 bis 10 Prozent mit Sicherheit noch im Rahmen dieses Grundsatzes. Wenn Sie diesen Grundsatz umschreiben wollen, müssen Sie eine Kontingentierung, eine maximale Gütermenge festlegen. Wenn Sie nur die Hälfte zulassen wollen, dann bin ich damit einverstanden. Formulieren Sie einen solchen Antrag, und ich werde meinen Antrag zurückziehen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion anerkennt dankbar den Entscheid des Ständerates. Wir hoffen, dass der Nationalrat ein Gleiches tun wird.

Man kann nicht genug darauf hinweisen, dass vor allem Urner, Schwyzer, Tessiner und Zuger mit allem Nachdruck diesen Artikel 1bis wünschen. Sie kennen die Verkehrsprobleme einer internationalen Schienenverbindung, einer Nationalstrasse an der Nord-Süd-Achse im engen Gebirgstal aus direkter Anschauung: Lärm, Luftbelastung, kurz: Beeinträchtigung der Lebensqualität. Das ist eine Tatsache.

Herr Friderici hat vorhin vom Argument der Freiheit gesprochen. Wenn Lärm, Luftbelastung die Lebensqualität so herabmindern, dann ist es hin mit der Freiheit.

Im weiteren hat Herr Friderici gesagt, dass ja heute nur 4 Promille des Transitverkehrs über die Strasse gehen. Seien wir uns aber bewusst: Wir bauen diese Gotthard- und Lötschberglinie nicht für uns, sondern für die EG und den künftigen Verkehr. Und wenn es heute nur um Promille geht, wie sieht es dann aus, wenn es später um Prozente geht?

Aus diesem Grund ist der Artikel 1bis ein Instrument, um Belastungen für Mensch und Umwelt die Spitze zu brechen. Es geht nicht um eine hundertprozentige Umlagerung. Aber es soll immerhin eine klare Priorität gesetzt werden, und um Prioritäten geht es auch hier.

Wenn ich vorhin den Ständerat gerügt habe, kann ich es nicht unterlassen, auf seine widersprüchlichen Entscheide hinzuweisen: die Kniefälle vor den Kantonsforderungen. Man kann in dieser Grössenordnung nicht Geschenke verteilen. Es braucht eine Konzentration auf das Wesentliche. Wenn man einigen den Speck durch den Mund zieht und andere leer ausgehen, schürt man die Unzufriedenheit. Ich glaube, es ist richtig, dass man den Direktbetroffenen eine möglichst schonende Möglichkeit des Schienenstrangs bietet, aber nicht noch zusätzlich etwas anderes macht.

Ein Seitenblick auf die Problematik der Planung und des Baus von «Bahn 2000» zeigt, dass die angestrebten Bedingungen in die Praxis umgesetzt werden müssen, wie wir dies jetzt zum Teil auch in Artikel 1bis vorschlagen.

Zusammenfassend möchte ich festhalten: Wenn wir die Bahn durch die Alpen führen wollen, müssen wir zu Artikel 1bis ja sagen. Wenn wir mit dieser Bahn den Gütertransport auf der Schiene wollen, brauchen wir den Artikel 1bis. Deshalb ist die LdU/EVP-Fraktion einhellig der Meinung, zu den beantragten Artikeln sei ja zu sagen.

Bonny: Die FDP-Fraktion hat gestern diesen Artikel sehr eingehend beraten, und sie ist grossmehrheitlich zum Schluss gekommen, dass der Mehrheit der Kommission zuzustimmen und folglich der Minderheitsantrag abzulehnen sei. Wir hatten keine Gelegenheit, die Einzelanträge – weil sie nicht vorlagen – zu behandeln. Ich werde in persönlichem Namen noch kurz dazu Stellung nehmen.

Ich habe vorhin im Eintretensvotum gesagt, dass es hier um einen schicksalhaften Artikel für die Neat geht. Wir sollten uns einmal die Mühe nehmen, festzustellen, was unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes in dieser Neat-Vorlage bereits enthalten ist. Ich zitiere fünf Stellen aus dem Entwurf:

In Artikel 1 hat der Nationalrat eingebracht, dass die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten und bestehende übermässige Belastungen abzubauen seien. In Artikel 2 hat der Nationalrat neu die Formulierung «insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene» beschlossen. In Artikel 4, der die Lötschberg-Basislinie betrifft, wird gesagt: «Bei der Wahl der endgültigen Linienführung werden nebst der Umweltverträglichkeit berücksichtigt.» In Artikel 7 Absatz 3 haben wir gesagt, dass die jeweiligen Zufahrtsstrecken lärmtechnisch zu sanieren seien. Auch das ist im Nationalrat hinzugekommen. In Artikel 8 haben wir das übernommen, was bereits in der bundesrätlichen Vorlage bei den Vorprojekten stand. Dort wird ebenfalls gesagt, dass den Belangen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen sei. Man kann also mit gutem Gewissen sagen, man habe in dieser Vorlage auf die Belange des Umweltschutzes Rücksicht genommen.

Dieser Minderheitsantrag hat auch eine grundsätzliche Bedeutung: Man kann da in guten Treuen zweierlei Meinung sein, aber es ist nicht zu bestreiten, dass es sich um einen massiven Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels handelt. Dabei braucht man das massivste Mittel, nämlich den gesetzlichen Zwang zur «Wahl» des Verkehrsmittels, das heisst, es ist dann eigentlich keine Wahl mehr.

Vorhin haben wir ein signifikantes Geplänkel zwischen den Herren Bodenmann und Thür gehört. Eines ist klar: Alle Einzelanträge (Weber-Schwyz und zweimal Thür) sind darauf angelegt, die Fehler des Minderheitsantrages zu korrigieren. Auf der einen Seite spricht man von «Sicherstellung»; das ist ein absoluter Begriff. Auf der anderen Seite wird das Wort «grundsätzlich» gewählt, das dann relativiert wird. Und am Schluss – wie es Herr Thür vorhin gesagt hat – wird dann eine Kontingentierung nötig. Wir sollten aufpassen, dass wir nicht eine neue Bestimmung schaffen, welche dann effektiv nicht durchgesetzt werden kann. Das wäre eine schlechte Gesetzgebung.

Zur politischen Evaluation: Die Grüne Partei – das konnte man in der Zeitung lesen – hat beschlossen, das Referendum zu ergreifen. Ich bin erstaunt über die Polyvalenz von Herrn Bodenmann: Er spricht ja nicht nur für die SP, sondern auch für den Kanton Uri, für die Grüne Partei und für den TCS. Das ist seine Sache. Trotzdem müssen wir davon ausgehen, dass ein Referendum kommen wird, und zwar, dass bei Artikel 1bis – unabhängig davon, in welcher Variante – das Referendum von den Organisationen des Strassenverkehrs ergriffen wird. Ich bin weder Mitglied des TCS noch des ACS. Einem solchen Zangenangriff wird die Neat nicht gewachsen sein; daher ist diese Tatsache sehr ernst zu nehmen.

Und jetzt mache auch ich eine Umweltschutzüberlegung: Wenn die Neat fällt – und die Wahrscheinlichkeit, dass sie fällt, ist bei einem solchen Szenario sehr gross –, wird der Verkehrsdruck trotzdem zunehmen; dann werden wir wiederum Diskussionen über eine zweite Röhre – einen Strassentunnel – durch den Gotthard haben. Diese Konsequenz ist heute schon absehbar.

Ich bitte Sie also in aller Form, konsequent am Beschluss des Nationalrates in der ersten Fassung festzuhalten. All die «Minderheits-Subanträge», die gestellt wurden, zeigen höchstens auf, wie schwach dieser Minderheitsantrag ist. Sie verbessern grundsätzlich nichts daran.

M. Rebeaud: J'aimerais dire à M. Bonny, qui a reproché tout à l'heure à M. Bodenmann de parler pour les écologistes, que lui non plus ne peut pas s'exprimer pour nous. Notre assemblée des délégués a pris une décision dans un état du projet qui n'est plus exactement celui de maintenant. Il est possible que cet article 1bis soit de nature, pour notre parti, à soumettre à une nouvelle discussion la décision de lancer le référendum. Mais il ne m'appartient pas à moi non plus, puisqu'il s'agissait d'une assemblée des délégués, de déclarer quel sera l'avis du parti. Cependant, je vous affirme que, si cet article 1bis nous inspire une confiance suffisante – je vous parlerai de confiance tout à l'heure – il est de nature à remettre en question cette décision.

La question de la confiance est au centre de notre discussion. Il est évident que si nous pouvions placer une parfaite confiance dans nos autorités pour l'application et pour la mise

en oeuvre des buts de l'article premier, il n'y aurait pas besoin d'ajouter un article 1bis. Toutefois, nous nous sommes trouvés dans la situation assez paradoxale et politiquement assez désagréable de constater, prouvées à l'appui, que notre Parlement approuvait des buts tout en refusant explicitement, consciemment, de se donner les moyens de les atteindre. Les déclarations du président de la commission lors de notre dernière discussion étaient tout à fait claires à ce propos. Vouloir remplir correctement les buts énoncés à l'article premier, nous a-t-il expliqué, c'est rendre le projet insoutenable financièrement. Le Conseil des Etats, semble-t-il, a fait des calculs différents, pour autant qu'il en ait fait! En tout cas, il a l'air d'estimer que les objectifs financiers et prioritaires de protection de l'environnement ne sont pas incompatibles. Si cela est vrai – nous entendrons M. Ogi à ce propos – nous pourrions alors rediscuter de la question du référendum.

L'article 1bis ne demande pas grand-chose de spécial, mais simplement que nous nous engagions par la loi à réaliser les buts écologiques de celle-ci. Un doute demeure quant à la proposition d'article 1bis du Conseil des Etats qui tient au terme «en principe». Je ne sais pas comment le Conseil fédéral interprétera ce «en principe». J'y vois une formulation un peu molle, un peu vague, qui ne nous protège pas définitivement du risque que l'exception devienne la règle et que le principe soit un peu oublié dans la pratique. C'est arrivé à d'autres occasions. C'est la raison de la proposition de M. Thür.

La loi nous dit, en son article premier, que la réalisation de la nouvelle transversale ferroviaire doit permettre de délester la route; le but est clair. La proposition de M. Thür veut préciser le «en principe» et souligner que si jamais on devait tout de même autoriser des camions à transiter par la route avec des marchandises, l'on ait la garantie que le niveau actuel de la surcharge sur l'environnement ne soit pas dépassé. C'est déjà le but, nous voulons simplement la garantie. J'ai une question à l'intention du Conseil fédéral puisque je suppose qu'il trouvera des arguments techniques ou peut-être juridiques pour s'opposer à cet amendement. Le Conseil fédéral peut-il explicitement, clairement et de manière fiable nous affirmer que dans son esprit et ses intentions fermes le trafic routier ne peut pas augmenter, ne doit pas augmenter, et que toutes les mesures seront prises, si le tunnel est creusé, pour qu'en aucun cas la surcharge de la route et la pollution de l'air qui lui est liée n'augmentent? Si tel est le cas, le terme «en principe» aurait reçu au moins un début d'interprétation.

Un autre amendement nous est proposé par M. Weber. Je n'en comprends pas très bien le sens, mais je crois que M. Weber a envie de se donner et de nous donner un peu de souplesse dans le temps. Je trouve cet amendement un peu dangereux, car il pourrait être interprété de la manière suivante: «on garde l'objectif écologique et l'assurance qu'il sera poursuivi, mais on admet qu'il pourrait être réalisé plus tard, sans que le nombre d'années, voire le nombre de siècles soit précisé». Par conséquent, il faut que M. Weber renonce à son amendement qui ouvre une souplesse d'interprétation à peu près aussi grave que le «en principe» du Conseil des Etats, si nous voulons que l'objectif principal de ce projet – qui est de délester la route et d'améliorer la qualité de l'environnement par rapport aux problèmes de trafic – soit atteint.

Je ne vais pas allonger davantage le débat, mais je tiens à apporter une petite précision à l'intention de M. Bodenmann. La proposition de M. Thür est extrêmement modérée. Elle demande simplement une garantie afin d'éviter une péjoration de la situation actuelle. Evidemment, nous aimerions beaucoup plus. Mais Monsieur Bodenmann, qui veut le plus veut le moins. Et alors, je suis surpris de me retrouver tout à coup dans une situation où M. Bodenmann est plus exigeant que les Verts. Il est, semble-t-il, plus fondamentaliste que nous, mais il ne fait pas de proposition. Je ne le comprends pas du tout car ce n'est pas logique, si l'on veut réduire le trafic routier, de s'opposer à cette proposition Thür. Je m'attends donc à ce que vous la souteniez, après quelques secondes de réflexion.

Hari: Namens der Schweizerischen Volkspartei stelle ich folgendes fest: Nur mit dem Projekt Alpentransit schaffen wir die notwendigen Kapazitäten, um den Güterverkehr wirkungsvoll

von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Die Investitionen in den Alpentransit verstärken nicht nur unsere Stellung im europäischen Verkehr, sondern wir erhalten auch innerschweizerisch den wesentlich leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr, den wir uns wünschen. Wir wollen mit dem von Kommission und Bundesrat vorgeschlagenen Text die Strasse vom Güterverkehr entlasten und damit unsere Umwelt vor weiteren Belastungen schützen. Den Mitgliedern der SVP-Fraktion scheint diese Fassung umweltpolitisch sinnvoll und verkehrspolitisch sicher weitsichtig. Wir lehnen sowohl den Minderheitsantrag wie auch die verschiedenen Einzelanträge entschieden ab.

Kühne: Eine knappe Mehrheit der CVP-Fraktion ist für den Artikel 1bis gemäss Beschluss des Ständerates und demzufolge eine knappe Minderheit für den Beschluss des Nationalrats.

Hier geht es bei weitem nicht um die Grundsatzfrage, wie sie immer hochgespielt worden ist. Die Zielsetzungen beider Gruppen sind dieselben: Unterschiedlich sind die Wege, wie die Ziele erreicht werden sollen. Wenn Sie die Beschlüsse des Nationalrates und jene des Ständerates sehen, dann sind bei beiden Beschlüssen sehr hohe Hürden bezüglich Umweltschutz gesetzt worden, z. B. mit Artikel 1 oder Artikel 2 Buchstabe c. Es geht also nicht um die Frage: Umweltschutz, ja oder nein? – wie angetönt worden ist –, es geht auch nicht um die Frage, ob die Güter auf die Bahn kommen oder nicht. Allenfalls geht es um die Frage, ob überhaupt dereinst eine Neat gebaut wird, und dann stellt sich die erste Frage wieder.

Unsere Mehrheit, vor allem geprägt durch die Ständeräte der CVP-Fraktion, möchte flankierende Massnahmen in dem Sinne sehen, dass es um Förderungsmassnahmen geht, dass die Spiesse gleich lang gemacht werden, dass Gegensteuer gegeben wird und dass vor allem das Angebot auf der Schiene attraktiv gemacht wird. Vor allem besteht die Sorge, dass die Kontingente auf der Strasse zu Dauerkontingenten werden könnten. Dem wollen die Vertreter der Mehrheit der CVP-Fraktion entgegenwirken.

Die Minderheit in diesem Rate, vertreten durch Frau Diener, liess schon eher dirigistische Massnahmen durchblicken. Das ist es, was wiederum unserer Minderheit Sorge bereitet. Wir sind der Auffassung, dass die Transitfrage eine eminent politische Frage ist. Herr Bonny hat auf die innenpolitische Frage hingewiesen. Es ist natürlich auch eine stark aussenpolitisch geprägte Frage. Die Alpentransit-Vorlage und das Angebot, das dadurch einmal gemacht werden kann, sollen für den Bundesrat ein politischer Trumpf sein im Zusammenhang mit seinen Verhandlungen, die er jetzt und in Zukunft mit der EG und unseren Nachbarn im Norden und im Süden führt.

Die Minderheit unserer Fraktion ist der Auffassung, dass dieser Trumpf besser sticht, wenn wir ihn nicht schon jetzt mit zu vielen Auflagen beladen und dem Bundesrat genau vorschreiben, wann und wie er diesen Trumpf spielen soll. Der Bundesrat soll ihn bestmöglichst spielen, dafür möchten wir ihm die Freiheit lassen. Die Minderheit meint auch, dass mit international harmonisierten Verkehrsabgaben die Güterströme zusätzlich auf die Schiene gelenkt werden könnten, viel besser als durch schweizerische Sondermassnahmen. Schliesslich hat die Minderheit gewisse Bedenken, ob heute schon Beschlüsse gefasst werden sollen, die im Jahre 2005 und später in Kraft treten werden.

Scherrer: Am 12. Juni 1988 hat das Schweizer Volk mit deutlichem Mehr die KVP abgelehnt. Auch in der KVP war beabsichtigt, den Güterverkehr und teilweise den Personenverkehr auf die Schiene zu zwingen und damit die freie Wahl des Verkehrsmittels aufzuheben. Gleichzeitig wäre es einer Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit gleichgekommen.

Die Kommissionsminderheit beantragt heute in Artikel 1bis bei der Neat-Vorlage im Prinzip genau das Gleiche. Hören Sie sich doch einmal im Volk um. Die Leute, die sagen: «Die machen ja sowieso, was sie wollen; ich gehe nicht mehr stimmen und wählen», haben ja recht, wenn wir diesem Artikel 1bis zustimmen.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen und eine gradlinige Politik zu machen, die dem Volkswillen entspricht, wie er im

Jahre 1988 zum Ausdruck kam. Wir können es uns nicht mehr leisten, eine Schlangenlinienpolitik zu machen, die aussieht, wie die Südrampe des Stiffler Jochs.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Le Conseil des Etats a introduit cet article 1bis sur les mesures de promotion par 22 voix contre 16. Votre commission vous propose de rejeter cet article par 13 voix contre 9.

Je dois vous rappeler qu'à l'article 1, qui contient les principes du transit alpin, on peut lire: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances et entraîner la baisse de la pollution actuellement excessive.» L'article 2 stipule, quant à lui: «Le projet prévoit des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit.» Par conséquent, le but de tout le projet est bien le transfert du transport de marchandises de la route sur le rail, c'est le fondement même du projet.

Le Conseil des Etats ajoute une mesure concrète de promotion propre à garantir que le transit de marchandises à travers les Alpes se fasse par le rail. Il y a donc une règle stricte, même si l'on ajoute les mots «en principe», à savoir l'interdiction d'utiliser le Gothard pour transporter des marchandises par la route, et éventuellement des dérogations et autorisations spéciales.

La commission estime qu'on ne peut ni ne doit faire ce pas, étant donné que nous aurons encore amplement le temps de veiller à ce que le transfert des transports routiers au rail soit réalisé en fin de compte. Nous estimons que cette disposition charge excessivement le bateau, sans savoir s'il risque de le faire basculer à gauche ou à droite; mais nous, au sein de la commission, nous tentons de le sauver.

Il est certain que, lors de l'exploitation, une question de rentabilité va se poser. C'est un aspect qui ne peut être négligé, mais qui sera d'actualité dans quinze ou vingt ans. Nous estimons en effet que ce n'est qu'à ce moment-là que les mesures préconisées par le Conseil des Etats pourront éventuellement être prises, lorsque le transit alpin pourra se faire par ces tunnels. Nous verrons alors si effectivement il faut prendre des mesures aussi draconiennes que celles visant à obliger le transport de marchandises par le transit alpin.

Enfin, est-ce qu'une interdiction de ce genre est conforme au droit européen? Ceux notamment qui préconisent l'adhésion de la Suisse au Marché commun imaginent-ils que le Marché commun accepte une telle limitation du transport de marchandises au rail exclusivement? Je ne le crois pas. La Suisse se verra certainement contrainte d'accepter que ce transport puisse aussi se faire par la route.

Nous vous invitons donc à rejeter la proposition du Conseil des Etats ainsi que les propositions individuelles de MM. Weber-Schwyz et Thür, soit les propositions 1bis, lettre c, et 1bis, alinéa 2; de telles propositions ont d'ailleurs déjà été traitées ici en partie ou rejetées en séance de commission.

Schüle, Berichterstatter: Wir haben es hier mit einem Schicksalsartikel der Vorlage zu tun. Die Mehrheit der Kommission beantragt (13 zu 9 Stimmen) Ablehnung dieses Artikels 1bis, wie ihn der Ständerat vorgeschlagen hat. Ich beantrage Ihnen auch, die drei Einzelanträge abzulehnen.

Opposition gibt es von vielen Seiten her. Ein Referendum ist praktisch unvermeidlich. Die Grüne Partei hat das Referendum beschlossen. Der VCS schreibt uns: Wenn wir diesem Artikel zustimmen, dann hätten wir allenfalls Chancen, dass der VCS auf das Referendum verzichten würde. Das ist sicher keine Basis, um mit dem Parlament zu verhandeln, um hier Entscheide beeinflussen zu wollen.

Hier scheint mir die Aussage des TCS sehr viel klarer, der bisher zum Alpentransit ja gesagt hat und jetzt feststellt, dass zum einen diese Projektergänzungen in dieser Form nicht befürwortet werden können, und: «Zweitens erachtet der TCS einen gesetzlichen Zwang, die Güter ausschliesslich auf der Schiene zu transportieren, als unverhältnismässigen und schweren Eingriff in die Freiheit der Verkehrsmittelwahl.» Der TCS erinnert daran, dass eine ähnliche Bestimmung bereits bei der Abstimmung über die koordinierte Verkehrspolitik vom

Schweizervolk abgelehnt worden ist. Dieser Verweis auf die sogenannte KVP trifft sicherlich zu und ist bei unserer Beurteilung zu berücksichtigen.

Es geht wirklich um die Grundsatzfrage. Nur mit einem Alpentransit wird es uns gelingen, den künftigen Güterverkehr weiterhin weitgehend auf der Schiene zu bewältigen. Der alpenquerende Verkehr wird als Folge des Binnenmarktes und der verstärkten Arbeitsteilung stark zunehmen. Das ist von jenen Leuten zu berücksichtigen, die – wie die Sozialdemokraten – möglichst rasch Vollmitglied in der EG werden wollen und nun mit diesem Artikel praktisch einen Gegenvorschlag zur Alpen-Initiative unterstützen. Es kommt mir vor, als würde die SP hier ein Instrument suchen, um ihren Hals aus der EG-Schlinge ziehen zu können. Wir müssen den Alpentransit rasch realisieren, und zwar ohne Auflagen, die die Opposition verstärken und deren Wirkung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch nicht voll beurteilt werden kann.

Als Zielsetzung ist Artikel 1bis kaum bestritten, aber als Rechtssatz, als Gesetzestext, als konkrete Vorschrift für die Zeit nach 2005 ist dieser Artikel problematisch. Er ist apodiktisch ausgestattet, bietet keinen Spielraum und enthält eine Verpflichtung, die sich nicht nur an den Bund richtet, sondern ebenso an unsere Nachbarländer. Das ist nicht nur eine Frage des Stils.

Herr Bundesrat Ogi hat es in der Kommission klar gesagt: «Wir kennen kein Europarecht, das eine Umlagerung auf die Schiene zwingend vorschreiben könnte.» Wir belasten die Verhandlungsposition des Bundesrates gegenüber der EG. Wir müssen daran denken: Wir bewältigen heute über 80 Prozent des alpenquerenden Verkehrs auf der Schiene; in unserem Nachbarland Oesterreich liegt dieser Anteil bei 30 Prozent. Hier müssen wir doch Verständnis haben, dass man es im Ausland als Zumutung empfindet, wenn wir derart kategorische Festschreibungen vornehmen.

Es gibt diese umweltrelevanten Artikel. Im Zweckartikel (Art. 1) sagen wir klar, dass wir die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen schützen wollen; wir sagen in Artikel 2 ja zu flankierenden Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Herr Bonny hat auf weitere umweltrelevante Artikel verwiesen, die sich wie ein roter Faden durch die Vorlage ziehen.

Noch ein Wort zu den drei Anträgen. Herr Weber-Schwyz will Artikel 1bis vom Zeitfaktor, vom Zeitdruck, entlasten und hat darauf hingewiesen, dass Lötschberg und Gotthard zeitlich gestaffelt in Betrieb genommen werden. Ohne dieses Zeitelement ist der Antrag Weber-Schwyz aber eine Wiederholung, allenfalls eine Verdeutlichung des Umweltzieles gemäss Artikel 1 und der flankierenden Massnahmen gemäss Artikel 2. Das Anliegen Weber-Schwyz, soweit realistisch und erfüllbar, ist also im Text, den der Nationalrat in erster Lesung beschlossen hat, integriert. Die apodiktische Formulierung bleibt abzulehnen.

Beim Antrag Thür (Art. 1bis Abs. 1 Lit. c) geht es vordergründig um das Verursacherprinzip. Aber der Antrag weckt den Verdacht, man wolle den Verkehr auf die Schiene zwingen, aber den Transitverkehr auf der Schiene finanziell dann so belasten, dass sich der Verkehr abwürgen liesse. Das ist nicht angängig, wir haben die Finanzierung in den Artikeln 11f. geregelt; dort ist auch festgeschrieben, dass der Treibstoffzoll anteilig beansprucht werden kann. Für eine solche Formulierung hat es also keinen Platz.

Was diesen von Herrn Thür beantragten Zusatz zum Beschluss des Ständerates betrifft – Absatz 2 (neu) –, ist es interessant, zu sehen, dass er selbst aus der Sicht von Herrn Bodenmann umstritten ist. Er relativiert tatsächlich die Verpflichtung von Absatz 1, der alpenquerende Gütertransitverkehr sei grundsätzlich auf der Schiene abzuwickeln. Aber die Basis hat Herr Thür ausserordentlich restriktiv festgelegt.

Ich darf daran erinnern, dass wir im Jahr 1988 einen alpenquerenden Güterverkehr mit einem Volumen von 12 Millionen Tonnen auf der Schiene und nur ein Vorlumen von 1,5 Millionen Tonnen auf der Strasse hatten. Die Erwartungen gehen dahin, dass sich der Gütertransitverkehr europaweit bis ins Jahr 2020 verdoppeln wird. Die Schweiz wird einen Drittel abzunehmen haben, das werden etwa 50 Millionen Tonnen sein.

Wenn man die Basis von Herrn Thür von heute 2 bis 2,5 Millionen Tonnen nimmt, so sind das nur wenige Prozente des dannzumaligen Gütertransits.

Die Frage ist: Wie halten wir es mit der Solidarität zu Europa? Auch mit dem Antrag Thür würden wir für die Zukunft jede Flexibilität aufgeben.

Bundesrat **Ogi**: Wir sollten auch hier etwas schneller vorwärts machen – gestatten Sie mir diesen Hinweis.

Der Bundesrat möchte wie die Kommissionsmehrheit den Artikel 1 bis nicht annehmen, und dies aus fünf Gründen:

1. Die Entlastungen der Transitachsen vom Strassengüterverkehr sind schon ausreichend in den Artikeln 1 und 2 verankert. Das Konzept Alpen transit soll «die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten». Das ist in Artikel 1 festgeschrieben. Es enthält weiter «flankierende Massnahmen, insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene», das ist in Artikel 2 Buchstabe c ebenfalls festgeschrieben. Wir haben also mehr als ein sogenanntes Lippenbekenntnis.

2. Der Bundesrat will in den nächsten zwanzig Jahren, also bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels, den Transitgüterverkehr so gut wie möglich auf die Schiene verlagern. Der Zeitpunkt und die Methode sollten aber heute noch offengelassen werden. Wir bestreiten also nicht das Prinzip, das hier gefordert wird. Wir sind für dieses Prinzip; wir arbeiten ja auch für dieses Prinzip, indem wir Ihnen diese Vorlage vorgelegt haben, aufgrund derer wir in Zukunft beispielsweise drei bis vier Millionen Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlegen können.

3. Artikel 1 bis, wie er vom Ständerat vorgeschlagen wird, kann die Schweiz in den Verhandlungen in ihrer Flexibilität einschränken. Einige wollen das ganz bewusst; sie sollten das aber nicht wollen, denn wir können hier auch nur auf ein wenig mehr Verständnis der EG hoffen. Jede Transitvereinbarung wird für unsere heutige Position Kompromisse bedingen, dessen müssen Sie sich bewusst sein.

4. Die Zeitbestimmung in Artikel 1 bis, «rechtzeitig auf die Inbetriebnahme», wird praktische Probleme bringen, vor allem in der Uebergangsphase. Wir verschlechtern damit also unsere Position.

5. Zur Innenpolitik: Wegen Artikel 1 bis scheint das Referendum so oder so ergriffen zu werden. Ich könnte hier jetzt eigentlich wählen: Von welcher Seite wollen wir das Referendum? Wenn Artikel 1 bis in der Version des Ständerates durchkommt, wird das Referendum – so hat man hier gesagt – von seiten der Automobilverbände und sicherlich auch vom Gewerbeverband und vom Vorort ergriffen. Wenn der Artikel 1 bis gemäss Mehrheit der nationalrätlichen Kommission gestrichen wird, wird das Referendum offenbar von den grünen Organisationen ergriffen.

Ich meine – und ich bitte Sie dies zu bedenken –: Ich weiss nicht, ob die heutigen Sieger am Ende die Verlierer sein werden. Denken Sie dann an das, was ich Ihnen heute, am 25. September 1991, um 11.25 Uhr, sage: Es sollte nicht soweit kommen, dass die heutigen Sieger dann die Verlierer sein werden. Wir werden dann die Verlierer sein; das Volk wird der Verlierer sein. Das Volk wird zu leiden haben, wenn wir keine Neat haben. Unsere Nachkommen müssen dann dafür sorgen, dass die Weichen vielleicht etwas besser gestellt werden. Sie haben heute eine weichenstellende Funktion; überlegen Sie sich das, bevor Sie jetzt entscheiden und ein Referendum einfach so preisen, als wäre es der Schlüssel zum Erfolg. Was geschieht, wenn die Neat nicht durchkommt? Es garantiert fast eine zweite Röhre am Gotthard. Wollen die Urner eine zweite Strassenröhre am Gotthard? Vielleicht bedeutet es sogar eine zweite Alpen-Autobahn in den Jahren 2015 bis 2020. Ist das eine sinnvolle Politik, wenn wir heute so diskutieren, heute so politisieren? Ich möchte Sie schon bitten, mit diesem Referendum etwas anders umzugehen und sich die Alternative zu überlegen. Frau Bühler hat im Ständerat gesagt: Es gibt keine Alternative zur Neat. Ich möchte Sie bitten, diesen Ausspruch auch zur Kenntnis zu nehmen.

Wir werden bei den internationalen Verhandlungen auch an Glaubwürdigkeit verlieren; wir werden an Entschlossenheit verlieren. Man wird dieser Schweiz nicht mehr glauben, nach-

dem wir ja grosse Probleme haben, unsere Messages noch durchzubringen. Wir werden uns selber abwerten.

Die Anträge, die die Herren Weber-Schwyz und zweimal Herr Thür gestellt haben, bitte ich abzulehnen.

Herr Weber will den umstrittenen Artikel 1 bis entschärfen. Ich anerkenne seine Stossrichtung. Aber ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass dem Bundesrat eigentlich mit keinem zuzätzlichen Artikel gedient ist, sei er nun schärfer oder schwächer. Deshalb bitte ich Sie, ganz darauf zu verzichten, wie das der Nationalrat im März bereits getan hat.

Zum Antrag von Herrn Thür: Herr Thür will im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Gotthardstrecke, in etwa 20 bis 25 Jahren, höchstens das heutige Strassentransit-Gütervolumen gestatten. Wie gross ist dieses Volumen heute? Herr Nationalrat Friderici hat bereits etwas darüber ausgesagt. Ich kann Ihnen sagen: Wir haben 700 000 Lastwagen auf unseren alpenquerenden Transitachsen; 400 000 Lastwagen sind «hausgemacht», und 300 000 sind echte Transitlastwagen. Die Schweiz verschiebt heute rund 20 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen, die Oesterreicher und die Franzosen übrigens in etwa gleichviel; insgesamt sind es rund 70 Millionen Tonnen. Davon entfallen bei uns heute schon etwa 80 Prozent auf die Schiene und 20 Prozent auf die Strasse; das ergibt diese 300 000 Lastwagen. Bei den Oesterreichern und bei den Franzosen ist es gerade umgekehrt; dort sind es 70 bis 80 Prozent auf der Strasse – deshalb auch die Probleme am Brenner – und nur etwa 20 bis 30 Prozent auf der Schiene. Die Ausbauten bei der Oesterreichischen Bundesbahn sind natürlich nicht vergleichbar mit den Ausbauten, die wir bereits in früheren Jahren in Angriff genommen haben und die wir auch mit dem Bundesratsbeschluss vom 24. Oktober 1989 für diesen Huckepack-Transitkorridor bereits in die Wege geleitet haben. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag von Herrn Thür abzulehnen. Denn was würde dieser Antrag praktisch bedeuten? Wir hätten in seiner Handhabung praktisch eine Kontingentierung einzuführen. Das ergäbe neue administrative Probleme. Auch der Kontrollaufwand ist fast nicht zu vollziehen. Wir würden – wie bereits gesagt wurde – den Grundsatz des freien Verkehrs in Frage stellen. Hier hätten wir gegenüber der EG gewisse Probleme, weil sie dies nicht akzeptieren würde.

Herr Nationalrat Bodenmann sagt, wenn der Artikel 1 bis gemäss Bundesrat und der Mehrheit der Kommission des Nationalrats gestrichen würde, hiesse das, die Lastwagen würden weiterhin auf der Strasse transitieren. Das ist eine geschickte, eine sehr geschickte Art der Auslegung, denn gerade das wollen wir ja nicht.

Wir wollen im Transitvertrag – Sie wissen es – zwei Sachen regeln, wenn wir ihn abschliessen können:

Erstens soll nach 1994/95, wenn unsere Huckepack-Möglichkeiten greifen, die Uebergangslösung mit diesen 50 Lastwagen – wenn überhaupt – wieder aufgehoben werden können; Zweitens wollen wir langfristig ermöglichen, dass unser System Neat, wenn es einmal gebaut ist, auch verwendet wird, und zwar im Rahmen der realen Kosten. Stichwort: Kostenwahrheit.

Schliesslich möchte ich Sie auch bitten, den zweiten Antrag von Herrn Thür betreffend einen Buchstaben c in Absatz 1 von Artikel 1 bis – gemäss Systematik des Antrags – abzulehnen. Hier will Herr Thür einen kostendeckenden Gütertransitverkehr: das wollen wir ja auch. Wir werden uns bei Philippi wieder treffen, wenn wir dann mit der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe oder vielleicht mit anderen ökologischen Vorlagen kommen. Aber zum heutigen Zeitpunkt, in der jetzigen Verhandlungsposition, in der jetzigen Verhandlungsausgangslage, möchten wir ebenfalls auf diesen Antrag verzichten.

Das Parlament wird Gelegenheit haben, beispielsweise bei der Schwerverkehrsabgabe, die ja leistungsbezogen eingeführt werden kann – wenn auch die Europäer mitziehen –, darüber zu reden.

Ich bitte Sie deshalb, dem Entwurf des Bundesrats und damit der Mehrheit der Kommission des Nationalrates zu folgen.

Präsident: Ich beantrage Ihnen, folgendermassen vorzugehen: Zuerst entscheiden wir über den Antrag Weber-Schwyz,

der die Einleitung von Artikel 1 bis betrifft, anschliessend über den Antrag Thür betreffend Buchstabe c, dann über den Antrag Thür zu Absatz 2. Mit diesen drei Abstimmungen wird der Minderheitsantrag bereinigt. Letzteren stellen wir in der definitiven, namentlichen Abstimmung dem Antrag der Mehrheit gegenüber. – Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit 70 Stimmen
Für den Antrag Weber-Schwyz 60 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Thür (Bst. c) 22 Stimmen
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag Thür (Abs. 2) 34 Stimmen
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif, par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aubry, Auer, Baggi, Berger, Bezzola, Biel, Blocher, Bonny, Burckhardt, Büttiker, Caccia, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, Déglise, Dreher, Dubois, Ducret, Eggly, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Giger, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Gysin, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hösli, Houmar, Jeanneret, Keller, Kohler, Kühne, Loretan, Luder, Maitre, Martin, Massy, Meier Fritz, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabholz, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philipona, Pidoux, Portmann, Reichling, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch, Zwingli (93)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aguet, Ammann, Aregger, Baerlocher, Bär, Basler, Bäumlin, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Blatter, Bodenmann, Borel, Brügger, Bühler, Bundi, Bürgi, Carobbio, Danuser, David, Diener, Dietrich, Dormann, Dünki, Eggenberger Georges, Engler, Euler, Fankhauser, Fierz, Fischer-Sursee, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herczog, Hildbrand, Hubacher, Iten, Jaeger, Jeanprêtre, Jung, Lanz, Ledergerber, Leemann, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Meier Samuel, Meizoz, Meyer Theo, Neukomm, Nussbaumer, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Schmid, Schmidhalter, Schnider, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Steffen, Steinegger, Stocker, Thür, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwiggart (87)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Cavadini, Cevey, Eggenberg-Thun, Eppenberger Susi, Früh, Kuhn, Leuba, Leuenberger Moritz, Loeb, Mühlmann, Pini, Revaclier, Rohrbasser, Savary-Fribourg, Segmüller, Uchtenhagen, Wanner, Widrig, Ziegler (19)

Präsident Bremi stimmt nicht

M. Bremi, président, ne vote pas

Art. 2

Antrag der Kommission

Bst. bbis

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Friderici, Biel, Bonny, Eggenberg-Thun, Hari, Rutishauser, Weber-Schwyz, Wellauer)

Streichen

Antrag Bircher Peter

Bst. bbis

bbis. den besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard, welche in der Realisierung erste Priorität hat;

Antrag Luder

Bst. d (neu)

d. der Bundesrat legt nach verkehrspolitischen Dringlichkeiten und wirtschaftlichen Gegebenheiten Bauetappen fest.

Art. 2

Proposition de la commission

Let. bbis

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Friderici, Biel, Bonny, Eggenberg-Thoune, Hari, Rutishauser, Weber-Schwyz, Wellauer)

Biffer

Proposition Bircher Peter

Let. bbis

bbis. un meilleur raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du Saint-Gothard, lequel sera réalisé en toute priorité;

Proposition Luder

Let. d (nouvelle)

d. le Conseil fédéral fixe les diverses étapes de la construction en fonction des urgences et des impératifs économiques.

M. **Friderici**, porte-parole de la minorité: Je vous l'ai dit déjà lors du débat d'entrée en matière sur l'objet 91.042 pour l'intégration de la Suisse orientale dans le projet des nouvelles transversales ferroviaires alpines, il n'y a pas une égalité de traitement entre la Suisse occidentale et la Suisse orientale. En effet, à cet article 2, il n'est pas prévu d'intégrer la Suisse occidentale dans ces projets puisque, tant le projet du St-Gothard que celui du Loetschberg-Simplon ne touchent pas la Suisse romande. Si l'on ajoute cette lettre bbis, nous donnons un ordre impératif au Conseil fédéral.

Nous avons déjà accepté l'objet 91.042, il n'est pas nécessaire, de l'avis du groupe libéral, de prévoir ici cet article 2 lettre bbis. Par ailleurs, l'intégration de la Suisse orientale est déjà reprise à l'article 6.

La minorité de la commission vous propose donc de biffer cette lettre bbis et le groupe libéral partage cet avis.

Bircher Peter: Ich möchte dem Bundesrat nicht zusätzliche Probleme bereiten, ich möchte eine Gewichtung vornehmen, d. h., den Ergänzungsantrag bezüglich Ostschweiz etwas erweitern und zugleich eine Verdeutlichung für das ganz Konzept anbringen, dessen Grundzüge wir in diesem Artikel 2 beschliessen. Nachdem nun die ganze Transitvorlage immer mehr angereichert und ausgeweitet wurde, ist der Moment für eine Prioritätensetzung gekommen. Wir können nicht alles auf einmal tun. Es mag angehen, dass die Planung recht breit eingeleitet wird. Wenn wir aber ernsthaft bei einer Transitvorlage bleiben wollen, muss es doch eine klare Priorität Nord-Süd geben. Das ist die Gotthardvariante. Was die ursprüngliche Vorlage beinhaltet, soll auch im Bundesbeschluss deutlich festgehalten werden. Auch alle Anschlussbegehren der Ostschweiz sind voll auf den Gotthard ausgerichtet. Je länger, desto mehr zeichnet sich ab, dass die Optik zu eng ist, wenn man nur den Alpenbasistunnel sieht. Allein die Gotthard-Transit-

route bewirkt letztlich ein neues Bahnsystem Nord-Süd. Dieser Vorlage droht in dieser umfassenden Form die Ablehnung, wenn es zum Referendum kommt, wenn nicht – und dazu ist jetzt der letzte Moment – eine klare Prioritätensetzung erfolgt. Diese Priorität kann aufgrund aller bisherigen Erkenntnisse, Güterströme und Verkehrsbewegungen nur Gotthard heissen, vor allem wenn wir der unbestrittenen Litera c in Artikel 2 Nachachtung verschaffen wollen.

Ich möchte Sie bitten, meinem wohlbedachten und im Interesse der Gesamtvorlage liegenden Ergänzungsantrag zuzustimmen.

Luder: In meinem Antrag geht es darum, das Konzept Alpen transit mit seinen Anschlussbauten nicht zu einer Riesenbaustelle «Bahnen Schweiz» heranwachsen zu lassen, deren Zuendeführung nicht gesichert ist. Die Grösse des Konzeptes, die Hoffnungen, die an das Konzept geknüpft werden, die Unbekannten, die an dem Konzept haften, die Auswirkungen auf den Staatshaushalt, auf Lebensräume, auf Siedlungsräume drängen eine Schwergewichtsbildung und eine Konzentration der Kräfte auf. Eine Etappierung erlaubt, auf das Eintreffen von Prognosen und Verkehrsströme zu reagieren.

Ob die Alpen transversale wirklich 70 Millionen Transitgütertonnen oder 50 Prozent des prognostizierten Gütertransites vom Europatransit-Kuchen wird abschneiden können, steht offen. Auch die französischen und die österreichischen Bahnen wollen bauen, und bis heute haben sich die Euro-Bahnunternehmungen immer Konkurrenz geliefert, auf jeden Fall auf dem kommerziellen Sektor. Zusammenarbeit besteht nur auf dem technischen Sektor, etwa dass man die verschiedenen Eisenbahntypen aneinander hängen kann. Im Gegensatz zu den französischen Bahnen, die eigenen Strom besitzen, muss unsere Neat ihren Strom vielleicht in Frankreich einkaufen gehen.

Die Etappierung erlaubt, auf neue Gegebenheiten zu reagieren, sei dies auf der Ebene Verkehrsaufkommen, sei dies, wenn es um das Uebertreffen oder Nichtentreffen von Prognosen geht, oder auch als eine Reaktion auf technische Entwicklungen. Wir können als Beispiel «Bahn 2000» nehmen: Es zeichnet sich ab, dass die Neubaustrecke Vauderens–Villars-sur-Glâne und Bauten an der Jurasüdfuss-Linie nicht erstellt werden müssen, weil neues Rollmaterial in Form von Neigezügen zur Verfügung steht. Es sind auch neue Zugleitsysteme vor der Tür und neue Zugsicherungssysteme. Eine Etappierung erlaubt eine Anpassung an die finanziellen Möglichkeiten.

Was niemand will, das ist eine gleichzeitige Eröffnung von über das ganze Land verteilten Alpen transit-Baustellen, vor allem wenn uns in der Mitte des Lötschberg-, Gotthard- oder Hirteltunnels dann das Geld ausgeht. Wir sind nicht mittellos, wir können bauen. Es ist aber unumgänglich, bei den Finanzen Schwergewichte zu legen. Zuerst ist das zu bauen, was dem Transit nützt. Der Anschluss der Kantone muss zugunsten des Transites warten.

Es liegt im Entscheid des Bundesrates, auch den Transit zu etappieren. Ich würde das sehr begrüßen.

Eine Etappierung steigert die Chance der Neat in einer eventuellen Volksabstimmung. Das Volk wird sich nicht gegen eine neue Transitlinie durch die Alpen wehren, aber ein nicht finanzierbares Bauprogramm ablehnen. Mit einer beweglichen Etappierung, die auch den wirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung trägt, steigt die Chance in der Volksabstimmung. Ich bitte um Zustimmung.

M. Zbinden Paul, rapporteur: L'article 2, lettre bbis, célèbre au fond les fiançailles de la Suisse orientale avec le transit alpin. Cet article n'est pas absolument indispensable puisque le mariage formel aura lieu à l'article 6bis. Je vous propose, avec la commission par 13 voix contre 4, de soutenir la solution du Conseil des Etats.

Par contre, nous vous demandons de rejeter les propositions de MM. Bircher Peter et Luder. M. Bircher demande une priorité, notamment pour le Gotthard. Laissons aussi sa chance au Loetschberg de se réaliser plus tôt, si cela est possible. Ce serait une erreur d'introduire une telle priorité dans le transit alpin.

Quant à la proposition de M. Luder, je vous renvoie à l'article 12 qui prévoit déjà de libérer les crédits par tranches. Nous aurons l'occasion au Parlement de voter successivement les crédits d'engagement, de sorte que l'adjonction demandée par M. Luder n'est pas nécessaire. Nous pourrions décider à ce sujet chaque fois que le Conseil fédéral nous proposera des crédits d'engagement.

Schüle, Berichterstatter: In der Kommission haben wir bei Artikel 2 Buchstabe bbis, also dort, wo jetzt eine Minderheit Friderici besteht, erstmals über die Frage der «Verheiratung» der beiden Vorlagen Alpen transit und Zusatzbotschaft Ostschweiz entschieden. Mit dem vorgängigen Entscheid haben Sie dieser Verheiratung der beiden Vorlagen ebenfalls zugestimmt. Was jetzt noch vom Antrag Friderici übrigbleibt, ist nur noch die Frage: Wollen Sie die Ostschweiz formal aufwerten und als Teil des gesamten Konzeptes betrachten, oder wollen Sie nur in Artikel 6 über den Zusatz entscheiden, die Ostschweiz also mehr oder weniger zu einem Anhängsel dieser Alpen transit-Vorlage machen? Darum geht es. Materiell sind die Entscheide damit nicht vorgespurt.

Zu den Anträgen von Herrn Luder und Herrn Peter Bircher ist festzustellen, dass eine Prioritätensetzung selbstverständlich nötig ist und der Bundesrat dieser Prioritätensetzung zum Durchbruch verhelfen muss. Es ist aber völlig klar, dass auch auf die politischen Gegebenheiten, auf die Durchsetzbarkeit dieses Grossprojekts abzustellen ist. Wir werden möglicherweise noch froh sein, am einen oder anderen Ort zeitlich forcieren zu können. Wir dürfen das nicht vorwegentscheiden. Im Grundsatz sind selbstverständlich Prioritäten zu setzen; sie werden laufend zu überprüfen sein.

Rein von der Bauzeit her erlaubt der Lötschberg eine Prioritätensetzung. Wir brauchen sieben bis zehn Jahre für seine Realisierung, während die reine Bauzeit beim Gotthard zwölf bis fünfzehn Jahre beträgt, obwohl er konzeptionell langfristig im Vordergrund steht.

Wir beantragen Ihnen darum, auf diese Zusätze zu verzichten.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie ebenfalls, der Mehrheit zu folgen und die Minderheit abzulehnen. Eine Begründung dazu haben die beiden Kommissionssprecher bereits abgegeben. Es geht um das Prinzip der «Verheiratung», darum, die Ostschweiz in diese Neat-Vorlage einzubeziehen.

In bezug auf die zwei heute eingetroffenen Anträge möchte ich Sie ebenfalls bitten, beide abzulehnen. Herr Nationalrat Peter Bircher will der Gotthardlinie Priorität vor dem Lötschberg einräumen. Der Bundesrat lehnt dies klar ab. Wir brauchen aus teilweise unterschiedlichen Gründen beide Achsen dringend. Unser Ziel ist es, beide Achsen mit voller Kraft voranzutreiben. Je nach Planungsfortschritt und Rechtsverfahren kann der Bau früher oder später beginnen. Wenn Sie all den Anträgen des Ständerates folgen, sollten alle Oppositionen, namentlich im Wallis, dahinfliegen. Der Lötschberg darf auch nicht verzögert werden, da er für die Zeit bis zur Inbetriebnahme der Gotthardstrecke wichtige Funktionen namentlich im Gütertransitverkehr zu übernehmen hat. Dazu kommt, dass der Lötschberg ideal in «Bahn 2000» eingebettet werden kann – vergessen Sie nicht, dass wir eine neue Bahn Basel–Olten–Bern bekommen. Der Lötschbergtunnel würde sich gut daran anschliessen.

Was die Bauzeit anbelangt, sind die Ausführungen von Herrn Nationalrat Schüle zu relativieren. Die Länge des Tunnels wird natürlich die Bauzeit beeinflussen. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Peter Bircher abzulehnen.

Ablehnen sollten Sie auch den Antrag von Herrn Nationalrat Luder. Er will Bauetappen. Dies sieht der Bundesrat sowieso in Artikel 8 Absatz 5 vor. Als Kriterien will Nationalrat Luder verkehrspolitische Dringlichkeit und wirtschaftliche Gegebenheiten. Der Bundesrat kann sich vorstellen, dass solche Ueberlegungen auch eine Rolle spielen müssen; es dürfen aber nicht die einzigen Massstäbe sein.

Die Begründung von Herrn Nationalrat Luder deutet darauf hin, dass er daran denkt – ich unterstelle ihm vielleicht etwas, das nicht ganz richtig ist –, den Lötschberg-Basistunnel zu verzögern. Der Bundesrat geht davon aus, dass beide Transitach-

sen aus verkehrspolitischer Sicht dringend notwendig sind.
Wir wollen die Belastung, die Güterströme aufteilen.
Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen, weil
er sachlich nicht nötig ist. Er engt den Katalog der Kriterien zu
sehr ein und könnte zu Auslegungsproblemen Anlass geben.

Abstimmung – Vote

Bst. bbis – Let. bbis

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Bircher Peter	Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	72 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	36 Stimmen

Bst. d – Let. d

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Luder	7 Stimmen
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

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

Schluss der Sitzung um 12.05 Uhr
La séance est levée à 12 h 05

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1663-1673
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 334

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.