

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 17. September 1991, Vormittag
Mardi 17 septembre 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Hänsenberger

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
(Alpentransit)

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

Botschaft und Beschlusssentwürfe vom 23. Mai 1990 (BBI II 1075)
 Message et projets d'arrêté du 23 mai 1990 (FF II 1015)

Beschluss des Nationalrates vom 13. März 1991
 Décision du Conseil national du 13 mars 1991

91.042

Integration der Ostschweiz
in das Konzept
der Eisenbahn-Alpentransversale
Intégration de la Suisse orientale
dans le projet de la ligne ferroviaire
à travers les Alpes

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 26. Juni 1991 (BBI III 1160)
 Message et projet d'arrêté du 26 juin 1991 (FF III 1176)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. **Flückiger**, rapporteur: Le projet de percement sous les Alpes de deux nouveaux tunnels ferroviaires, dits tunnels de base, et la construction des lignes de jonction sur l'axe nord-sud à travers la Suisse participe d'une politique hardie que je qualifierai de visionnaire. En nous gardant de tomber dans la grandiloquence, observons tout de même que le dessein sur lequel nous travaillons, égale en importance le défi relevé à la fin du siècle dernier avec la construction de la ligne du Gothard par exemple. Le projet de NLFA apparaît comme une de ces performances accomplies, de ces réalisations exemplaires pour rapprocher les hommes, comme l'ont été le percement de l'isthme de Suez ou encore de celui de Corinthe. Pourquoi, lorsqu'il nous arrive de voir grand et loin, ne pas conférer à nos audaces ou à l'événement, si vous préférez, le panache qui convaincra les timorés et qui ralliera les hésitants, sans compter qu'il entraînera peut-être les opposants systématiques ou dogmatiques à toute démarche légitimée par l'évolution de la société.

Le fait que les Chambres fédérales soient appelées à se déterminer sur un objet exceptionnel par son ampleur intrinsèque,

ses conséquences politiques, économiques, sociales, par l'effort que sa mise en oeuvre requiert, précisément en cette année du 700e, apparaît comme une chance pour ce pays. Relever le pari de la NLFA, des NEAT comme on dit plus fréquemment, c'est renouer avec le sens de l'effort qui – reconnaissons-le – nous a fait par trop défaut ces dernières années. L'effort – le mot est lâché – prendra tout son sens pour nous aider à décider la construction et la mise en service des nouvelles lignes ferroviaires alpines. C'est ainsi que l'on renoncera à certains intérêts par trop sectoriels, régionaux ou encore particuliers, au profit d'un ouvrage de dimension nationale. Nous ferons en sorte que notre fameux consensus n'aboutisse pas à privilégier des solutions boiteuses, ralliant à peu près tout le monde, mais insatisfaisantes globalement.

En rupture avec certaines habitudes prises, les efforts consentis seront générateurs de dynamisme et ils susciteront l'adhésion populaire majoritaire indispensable à l'aboutissement du projet. Pour ce faire, on veillera à associer à l'action toutes les régions concernées de près ou de loin, non pas en termes exclusifs d'avantages pécuniaires, mais par la démonstration de l'utilité réelle avérée de chaque partenaire, cantons et régions, à la réalisation d'un ensemble cohérent de relations ferroviaires entre la Suisse et ses voisins. Des voisins qu'il faudra convaincre et non contraindre à adopter des comportements, des modes de transport, qui les amènent à utiliser par étape le potentiel de l'offre des NLFA. Ce sera – c'est déjà – un effort supplémentaire, lequel devrait aboutir, si l'on considère que l'on approche la saturation en ce qui concerne les principales liaisons autoroutières européennes. En l'espèce, le temps travaille en faveur du projet NLFA. Dans l'intervalle qui nous sépare du moment où le Loetschberg et le Gothard de base seront opérationnels – dix et quinze ans environ pour l'un et l'autre – le réalisme commandera sans doute des transferts routierail qui apparaissent à nos voisins encore utopiques aujourd'hui.

L'histoire nous a appris qu'il faut de grands desseins ou de grandes menaces pour qu'un peuple se retrouve et s'identifie à l'objectif commun. Le projet NLFA répond à ces critères, dès lors qu'il a pour vocation de permettre à la Suisse de tenir sa place dans l'Europe des transports et, plus largement, dans l'Europe intégrée, et qu'il est une réponse à la menace qui se précise sur notre environnement naturel. L'opportunité – oserai-je dire – sociologique sinon psychologique des NLFA ne pouvait mieux tomber cette année.

Mes chers collègues, en faveur d'une entreprise d'une envergure inégalée jusqu'ici en Suisse, montrons notre détermination, préférons l'essentiel à l'accessoire, démontrons à nos concitoyens et à nos concitoyennes le besoin, la faisabilité et l'intérêt du projet. Nous aurons alors la majorité avec nous.

Ayant traduit ainsi dans le préambule qui précède le sentiment dominant dans notre Commission des transports et du trafic, élargie à quinze membres pour connaître de cet objet, permettez-moi de vous dire que les trois arrêtés sur le transit alpin et les deux arrêtés sur l'intégration de la Suisse orientale nous ont occupés huit jours durant, depuis le mois de juin dernier. C'est dire que nous avons travaillé avec célérité, mais en allant au bout de nos analyses. C'est ainsi que nous avons entendu, avec toute l'attention nécessaire, les représentants des gouvernements des cantons de Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwytz, Zoug, du Tessin, du Valais, de St-Gall, d'Appenzell, de Thurgovie et des Grisons. Votre commission s'est appuyée sur une documentation très complète, elle s'est largement inspirée des rapports d'experts fournis à la commission du Conseil national; elle a procédé à des visions locales dans les cantons de Schwytz, de Lucerne, d'Uri, de Berne, du Valais, de Zurich et des Grisons. Nous avons ainsi examiné matériellement, dans le terrain, les problèmes posés à ces cantons par le transit alpin. J'ajoute que, dès la fin août, la commission parallèle du Conseil national a pris en compte les propositions, les travaux de notre propre commission, elle les a intégrés et cela sans créer de divergences. Il n'est pas indifférent que vous en soyez informés.

Le moment est venu pour le président de la commission de rendre hommage à ses collègues pour l'esprit constructif – c'est bien le mot qui me semble convenir – qui n'a cessé de ré-

gner tout au long de nos séances. Une volonté réelle de mener à bien une tâche d'intérêt général a abouti à ce que l'on a nommé parfois un bon compromis, réserve faite de deux rapports de minorité sur lesquels nous reviendrons en temps utile dans la discussion de détail. Je tiens également à mentionner la collaboration exemplaire avec le département, son chef M. Ogi, conseiller fédéral, ainsi que ses collaborateurs. Cela était peut-être implicite mais cela va mieux aussi en le disant. Au terme des cinq premiers jours de séance, la commission a voté l'entrée en matière à l'unanimité sans abstention. En conclusion de ses travaux, elle a accepté l'arrêté A par 14 voix sans opposition et une abstention, et les trois autres arrêtés à l'unanimité.

On ne saurait décrire valablement le projet NLFA sans le situer dans le contexte du trafic international, en particulier dans celui du secteur des marchandises. Le trafic nord-sud à travers les Alpes ne cesse de s'accroître. En trente ans, les transports de marchandises par chemin de fer ont sextuplé, dont 20 pour cent ont transité par la Suisse. Les experts prévoient qu'en 2010–2020 le trafic doublera pour passer de 68 millions de tonnes (donnée 1988) à 130 millions de tonnes. On admet que le Marché commun joue son rôle dans cette évolution, bien qu'avec ou sans Communauté européenne le mouvement se serait inscrit à la hausse. Au cours des quinze dernières années, la route a absorbé une part importante de la croissance du transport à travers les Alpes, jusqu'à engendrer les nuisances que l'on sait. Or, la part de la route ne pourra suivre la courbe de croissance du trafic sans que les limites de saturation soient rapidement atteintes. C'est l'un des motifs essentiels de la mise à disposition d'une nouvelle infrastructure ferroviaire transalpine. Diverses estimations font état d'une progression possible de 50 pour cent d'ici l'an 2020 du transport de voyageurs, dont plus de la moitié emprunte les passages alpins suisses routiers et ferroviaires. Cet élément est également pris en compte dans le projet NLFA, lequel s'intègre naturellement dans le réseau européen à grande vitesse. L'axe Milan–Bâle, avec les tunnels du Gothard et du Loetschberg, y figure. Je rappelle à cet égard que lors de son audition par la commission du Conseil national M. Carel van Miert, chargé des transports à la Commission des Communautés européennes, a affirmé que la CEE entendait favoriser le trafic combiné et il a souligné l'importance que la commission accorde aux projets de la Suisse, lesquels sont directement tributaires de la position géographique de notre pays en Europe et de sa forte dépendance économique.

La nouvelle transversale alpine sera la contribution suisse pour une vaste politique internationale des transports. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose la construction de deux nouveaux tunnels de base – l'un au Gothard et l'autre au Loetschberg. Parmi plusieurs projets, son choix s'est fondé sur des critères de faisabilité technique, d'intégration dans le réseau ferroviaire européen, de respect de l'environnement, de temps de construction, de possibilité de transférer une partie du trafic marchandises de la route vers le rail et de l'obtention d'un consensus national. D'autre part, l'augmentation prévisible du trafic ferroviaire pour les années à venir ne pourrait être absorbée par un seul tunnel, il faut bien le savoir et agir en conséquence.

A cela s'ajoutent des critères dits d'intégration régionale. Le Loetschberg a pour avantage de réduire sensiblement le temps de trajet entre le Valais et la région de Berne. Avec l'abandon du projet Rawil le tunnel de base devient le véritable lien entre les autoroutes, la N 6 et la N 9. Il en va de même pour le Tessin qui voit ses liaisons améliorées avec le reste de la Suisse, grâce à la nouvelle ligne du Gothard, les deux lignes générant ensemble une dynamique de connection qui va bien au-delà des régions directement concernées – permettez à un Jurassien de le souligner. La complémentarité des deux lignes existe aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale, tout en entraînant un déplacement sensible du trafic marchandises de la route vers le rail.

Selon la plateforme d'exploitation des chemins de fer nous savons qu'en ce qui concerne les accès aux tunnels de base il s'agit, pour le Gothard, de 400 trains quotidiens en provenance du nord, Bâle et Zurich, soit 300 vers Chiasso et 100

vers Luino; pour le Loetschberg, les voies d'accès en provenance de Bâle et, je l'espère, de certaines pénétrantes sur la ligne du pied du Jura supporteront 300 trains et celles en direction de Brigue environ 220 par jour. Dans la mesure où RAIL 2000 sera réalisé jusqu'à la mise en exploitation des deux nouveaux tunnels de base, la construction de rails additionnels ne sera pas nécessaire.

Pour les cantons romands, les accès vers Berne et le Haut-Valais sont garantis par les lignes existant à ce jour. L'intégration du Valais dans son ensemble sera sensiblement améliorée par le tunnel de base du Loetschberg et compensera comme déjà dit dans une large mesure l'abandon du projet du Rawyl. Quant au problème particulier du raccordement de la Suisse orientale au réseau alpin, il a fait l'objet d'un message séparé du Conseil fédéral en date du 26 juin 1991, nous y reviendrons.

Après le rejet de la variante Splügen et Gothard-Est, une liaison directe avec la ligne du St-Gothard au moyen d'un nouveau tunnel entre Trübs et le centre du tunnel du Gothard avec une fenêtre a été revendiquée par les Grisons. Selon un rapport spécial de l'Office fédéral des transports, cela nécessiterait des investissements supplémentaires de l'ordre de 1,3 milliard. La commission propose cependant que la conception du tunnel du Gothard permette une éventuelle extension, si les circonstances l'exigeaient, en direction de la Surselva.

Du point de vue strictement technique, au vu des connaissances actuelles et des expériences les plus récentes réalisées – par exemple en ce qui concerne le percement de l'Eurotunnel et du Seikantunnel – la construction des tunnels de base du Gothard et du Loetschberg ne devrait pas réserver de problèmes particuliers auxquels les spécialistes n'ont pas été confrontés jusqu'ici. Compte tenu des expertises géologiques, la planification prévoit pour le Gothard entre 13 et 14 ans de travaux jusqu'à sa mise en service.

En ce qui concerne le tunnel de base du Loetschberg, il faut compter avec une durée de construction de 7 à 10 ans, tout en espérant qu'une réduction de ces temps de construction pourra intervenir. Tout dépendra de l'avance des travaux dans des zones géologiquement difficiles.

Il incombe à la Confédération de réunir seule la totalité des fonds nécessaires qui, compte tenu des différents éléments, atteindront le chiffre de 14 milliards, renchérissement 1990/1991 et modifications compris. Ce financement interviendra par le biais du compte financier de la Confédération et par recours au marché des capitaux. Il appartiendra à la Confédération d'octroyer des crédits de construction et d'avancer les intérêts intercalaires. Les deux maîtres de l'ouvrage, qui seront les CFF et le BLS, assumeront le remboursement des frais et des intérêts intercalaires dès la mise en exploitation des nouvelles lignes et ensuite dans un laps de temps de 60 ans.

Il me faut, au stade du financement, parler des droits d'entrée sur les carburants. L'article 36ter, alinéa premier, lettre c de la constitution, attribuée à la Confédération la compétence de promouvoir le trafic combiné. Même si la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants ne mentionne pas les taux des contributions, le montant des investissements pouvant être subventionné se détermine, d'une part, d'après le nombre des trains donnant droit à des indemnités et, d'autre part, par l'autonomie financière. Compte tenu de ces différents éléments, le Conseil fédéral a estimé qu'il fallait fixer à 25 pour cent la proportion des coûts pouvant être subventionnés. Nous avons vu ce qu'il en est des maîtres d'œuvre CFF et BLS.

Il faut ajouter qu'un organe de contrôle sera mis en place pour toute la durée de la planification et de la réalisation. Le contrôle devra s'exercer dans le cadre du département ainsi qu'aux CFF et au BLS. L'organe devra garantir la qualité du suivi du projet, tant au point de vue technique que financier. Il n'aura aucun pouvoir de décision quant à l'exécution. Nous le savons, lors de sa séance du 13 mars 1991, le Conseil national a accepté la proposition de la commission d'entrée en matière par une majorité évidente contre 4 oppositions.

Après cette description la plus brève possible du projet de transit alpin, j'aimerais examiner quelques critiques parmi les

plus importantes dont ce projet considérable est la cible. La principale réserve émise à l'égard de l'aménagement des axes ferroviaires à travers les Alpes repose sur l'argument qu'une augmentation de la capacité provoquerait aussi un accroissement de la mobilité, en conséquence de quoi il convient de rejeter une telle évolution. Nous devons prendre cet argument au sérieux, mais nous sommes d'avis, à ce propos, qu'en principe la mobilité n'est pas mauvaise en tant que telle. Il est vrai que les formes spécifiques de mobilité engendrent inévitablement des nuisances. Il faut souligner que la mobilité des personnes découle des droits fondamentaux, droits que nous n'entendons naturellement pas abandonner. Ce n'est pas un hasard si les régimes fondés sur un pouvoir dictatorial restreignent la mobilité de leurs citoyens. D'ailleurs, l'une des caractéristiques de l'esclavage au cours de l'histoire est bien la privation de la mobilité. Or, les droits fondamentaux que nous considérons comme des évidences impliquent la mobilité, ce qu'illustrent quelques exemples tirés de la Déclaration des droits de l'homme du 10 décembre 1948 de l'ONU. Ainsi, l'article 23 affirme le droit au travail et au libre choix de l'emploi, mais ce droit implique que le travailleur puisse se rendre à son lieu de travail. Notre économie moderne repose sur la division du travail, laquelle à son tour implique la mobilité et les moyens de transports nécessaires. Une restriction artificielle de la mobilité frapperait les couches sociales les plus défavorisées. Je crois qu'il est bon de le dire.

L'article 24 proclame le droit au repos et aux loisirs, ce qui implique aussi le droit de se déplacer, l'article 26, le droit à l'éducation. Nous connaissons ici aussi les déplacements inévitables des élèves. L'article 13 pose le principe du droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur de l'Etat. N'est-ce pas également une cause de trafic? Certes, les auteurs des critiques adressées au procès NEAT ont raison quant au fond lorsqu'ils affirment que la mobilité ne peut croître indéfiniment. Mais, un aménagement du territoire bien conçu doit justement permettre d'éviter une telle évolution et c'est dans ce contexte que la conception de la NLFA se défend d'une manière évidente. Il faut bien admettre que si tout n'a pas été impeccable ces 40 dernières années dans l'aménagement du territoire, on doit chercher maintenant à donner les moyens de transport public qui permettent aux personnes de se déplacer.

Nous devons aussi aborder la question du trafic marchandises d'une manière différenciée. L'opinion publique fait très fréquemment allusion aux transports qui seraient inutiles entre le nord et le sud. Le problème réside dans le fait que les matières premières sont inégalement réparties, soit que les populations méridionales doivent émigrer vers les centres industriels au nord des Alpes, soit que les matières premières et les produits semi-finis doivent être transportés vers le sud où ils seront traités pour être revendus ailleurs. La Suisse serait mal avisée de critiquer cette manière de faire parce que notre pays, précisément, dépend de cette forme de répartition du travail. Il serait également illusoire de chercher à cantonner les économies des pays méridionaux au secteur agricole, cela provoquerait une forte disparité économique et engendrerait des tensions politiques. Une telle vision, d'ailleurs, est tout simplement iréaliste.

De plus, nous ne saurions considérer isolément la question des transports nord-sud. L'indispensable chaîne des divers transports est très longue depuis les pays d'origine des matières premières, par exemple l'Amérique du Nord pour le coton, jusqu'aux consommateurs et le transport à travers les Alpes. Ainsi, lorsqu'on achemine des textiles sur une distance de 1000 km pour les usiner, la pollution de l'air par unité fabriquée est largement inférieure à celle qu'occasionne un acheteur qui parcourt quelques kilomètres pour acquérir le produit fini.

Une autre critique vise le fait que le trafic ne couvre pas les coûts qu'il occasionne et que les ressources publiques sont largement mises à contribution. C'est vrai, mais il y a des raisons à cela. Depuis les années vingt et trente de ce siècle, les Etats européens ont construit un réseau routier sans prévoir de couverture appropriée des coûts engendrés par le trafic routier. Ces routes ont été construites en partie pour des raisons militaires, en partie pour des motifs de stimulation écono-

mique, en tant que mesures destinées à combattre le chômage, par exemple. La plupart des Etats se montraient très réticents à l'égard des charges fiscales imputables aux transports routiers, s'agissant en particulier du trafic marchandises. Aujourd'hui encore, le diesel est moins taxé que l'essence dans la plupart des pays européens, en dépit d'une valeur énergétique plus grande et d'un rendement meilleur du diesel. En Suisse également, une partie des routes a été financée grâce aux ressources du budget général. Il s'agit spécialement des routes communales et cantonales, mais aussi des routes nationales. Au cours des années soixante et septante, la Confédération a accordé 1,2 milliard de francs de moyens généraux pour les routes nationales, soit un montant qui ne provient pas de la taxe ou surtaxe sur les carburants.

Pour ce qui est du rail, on est longtemps parti du principe que c'était à l'utilisateur de couvrir tous les coûts. Ce faisant, nous avons provoqué une disparité en matière de prix. A cela s'ajoute que les transports routiers bénéficient des avantages de la production de masse. Les coûts d'acquisition et d'exploitation des véhicules privés, de camions et d'autocars ont augmenté depuis 40 ans dans une mesure sensiblement moindre que les coûts occasionnés par le rail, où les dépenses en matière de personnel et de matériel roulant se sont accrues beaucoup plus fortement.

Cette évolution inégale des coûts a contribué à augmenter le trafic routier dans une mesure plus forte que le trafic ferroviaire. Et, vous le savez, pour redevenir concurrentiels, les chemins de fer ont dû réduire les prix. Les recettes des CFF en matière de trafic marchandises sont aujourd'hui par tonne de 6 pour cent inférieures au taux nominal de 1973, diminution de recettes que l'Etat doit supporter directement ou indirectement. On ne peut simplement augmenter les tarifs CFF; il est nécessaire de rééquilibrer les prix.

Or, dans ce domaine, la Suisse ne peut prendre isolément l'initiative d'augmenter le prix des carburants pour rendre le rail concurrentiel du point de vue des prix, tant que les Etats environnants n'en feront pas de même. A la Communauté européenne, on a l'intention de percevoir, à l'échelle des Douze, une charge minimale sur les carburants afin que les différents pays concernés ne se fassent pas concurrence au dumping. Une telle mesure n'est toutefois pas encore concrétisée. De manière générale, tous les pays européens ont tendance à augmenter les charges dans le domaine de l'essence. Il convient de faire en sorte qu'à l'avenir l'ensemble des transports couvrent les coûts qu'ils occasionnent, et que ce ne soit plus à l'Etat d'apporter sa contribution par le biais du budget général. Ces réflexions conduisent aussi à rejeter un financement à fonds perdu des transversales alpines, comme certaines propositions l'ont suggéré.

Divers milieux émettent des critiques à l'égard des transversales ferroviaires alpines telles qu'elles sont conçues. Le projet, dit-on, ne permettra pas d'endiguer le trafic routier, ou alors d'une manière insuffisante. De plus, ces milieux exigent un transfert obligatoire de la route vers le rail. Or, l'histoire la plus récente de la ex-RDA nous a démontré les conséquences de semblables contraintes. Qu'une telle politique n'apporte à long terme rien à une amélioration de l'environnement est apparue de façon plus qu'évidente. Nous entendons laisser fonctionner les mécanismes de l'économie de marché tout en cherchant à influencer ce marché en ce que nous offrons une ligne ferroviaire de très bonne qualité. Tel est l'objectif. Si les prix sont comparables, nombreux sont les touristes qui prendront le train si celui-ci est plus rapide et plus confortable que l'automobile.

S'agissant du trafic marchandises, la conception selon laquelle pour les grandes distances la combinaison rail-route est rationnelle s'imposera. Faire rouler des centaines de chauffeurs les uns derrière les autres sur de longues distances, chacun au volant d'un train routier, n'est pas la démonstration la plus évidente de rationalité, alors qu'il est possible et sera encore mieux possible de transporter sur le rail et sans perte de temps la superstructure du véhicule ou la semi-remorque pour les acheminer vers leur destination.

La construction d'un tunnel de base ne suffit pas non plus, entend-on dire, pour le trafic voyageurs. Or, de bonnes corres-

pondances ferroviaires sont nécessaires entre la Scandinavie et l'Europe méridionale. Les ministres des transports de la Communauté ont pris, en décembre de l'année dernière, une décision en faveur d'un réseau européen à haute vitesse. Ils ont admis et souligné que le Gothard aussi bien que le Loetschberg en font partie. Tant qu'un deuxième tunnel de l'autoroute du Gothard ne sera pas construit et que les restrictions prévues pour le réseau routier en Suisse seront en vigueur, les entreprises de transports routiers n'auront aucun intérêt à passer par notre pays. Cette constatation vaut déjà aujourd'hui, puisque presque 90 pour cent du trafic marchandises passe par la ligne ferroviaire du Gothard. Cette tendance devrait aller en s'accroissant, si l'offre de trafic combiné est bonne, parce qu'un chauffeur de poids lourd doit être payé pour chaque heure de travail et que chaque kilomètre parcouru par la route occasionne des frais de carburant et d'entretien. Afin que cette offre soit de bonne qualité, il faut, entre autres, disposer d'une ligne ferroviaire transversale alpine. Si les restrictions actuelles étaient insuffisantes, il reste la possibilité de percevoir des redevances routières plus élevées, mais cela est une autre histoire.

Je récapitule. Nous construisons la transversale alpine ferroviaire pour l'Europe, mais aussi pour nous. Il est dans l'intérêt très réel de la Suisse que les économies de tous les pays européens fonctionnent bien, non seulement parce que c'est une nécessité pour notre économie, mais parce que, pour des motifs politiques et culturels, les problèmes sont également liés. La Suisse étend ses lignes ferroviaires, elle ne prolonge pas ses routes. Ce faisant, elle est à même d'exercer une influence sur la politique européenne des transports. Grâce à des chemins de fer plus rapides, on devrait être en mesure de dominer la question du trafic voyageurs par le rail de manière plus satisfaisante que par la route, et de libérer d'une certaine façon les transports aériens qui, eux aussi, connaissent la saturation sur les moyennes et les courtes destinations.

D'où l'importance considérable que revêt le plan de réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le trafic marchandises doit se faire par transport combiné. La Suisse a un intérêt considérable à ce que les transports européens se développent dans cette direction, mais notre pays doit être en première ligne pour apporter sa propre contribution à une telle évolution. Renoncer aux transversales ferroviaires alpines reviendrait à contraindre les transports européens à se faire par la route et nous n'aurions pas la possibilité de nous opposer à une pareille tendance. Il faut s'en convaincre. Les nouvelles lignes constituent aussi un intérêt direct pour la Suisse. Un meilleur raccordement du Tessin et du Valais aux moyens de transport public est très important pour notre pays.

Les coûts des lignes de transit alpin semblent pour le moment très élevés, mais ils se répartissent sur de nombreuses années. Et même si un demi-milliard de francs par année sont dépensés, cela ne fait toujours que 1,5 pour mille du produit social brut de la Suisse.

En outre, il ne sera pas intéressant, dans la perspective d'une éventuelle récession, de disposer de commandes générées par le secteur public.

J'en ai ainsi terminé en ce qui concerne l'entrée en matière et je vous remercie de votre attention.

Präsident: Ich danke dem Kommissionspräsidenten. Ich nehme an, Sie sind damit einverstanden, dass wir für beide Geschäfte eine einzige Eintretensdebatte führen.

Inzwischen haben sich die übrigen 14 Mitglieder der Kommission und acht weitere Redner zum Wort gemeldet. Auch wenn sich jeder auf etwa zehn Minuten beschränkt, ergibt das eine Eintretensdebatte von gegen vier Stunden Dauer. Ich möchte die Detailberatung trotzdem heute am frühen Nachmittag zu Ende führen können.

Cavelty: Die Frage einer Alpentransversale beschäftigt mich seit vielen Jahren in einem überdurchschnittlichen Ausmass. Ein wesentlicher Teil meines politischen Engagements der letzten zehn Jahre in und vor allem auch ausserhalb dieses Parlamentes war diesem Anliegen gewidmet, einem Anliegen, das für Europa, für die Schweiz und für meinen Kanton von

entscheidender Bedeutung ist. Sie werden deshalb verstehen, dass ich hier etwas aushole und aufzuzeigen versuche, wie ich aus einem Anhänger einer reinen Ostalpenbahn zu einem Verfechter eines Ypsilon-Kompromisses und schliesslich zum Befürworter der heutigen Vorlage wurde, der Vorlage, wie sie aus unserer Kommissionsberatung hervorging.

Als Bündner muss ich mit einem kurzen Rückblick beginnen und an die Zeit erinnern, als «alt fry Rhätien» als Land der Pässe eine zentrale Rolle in Europa spielte.

Mit dem Bau des Gotthardtunnels im letzten Jahrhundert schwand die politische und wirtschaftliche Bedeutung Graubündens dahin. Das damals abgegebene «Versprechen» einer Ostalpenbahn blieb bis heute unerfüllt. Ich gehe nicht weiter auf die immer wieder gestarteten Versuche ein, den Bund zur Einhaltung dieses Versprechens zu bewegen, so die Lukmanierbahn, Tödi-Greina-Bahn, Splügenbahn, Grigioni-Ticino-Bahn usw.

Eine neue Dimension erhielt das Ostalpenbahn-Versprechen mit dem wachsenden und dringenden Bedürfnis der sechziger, siebziger und achtziger Jahre, aus übergeordneten europäischen und umweltschützerischen Gründen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz zu bauen – also nicht nur dieses Versprechen, sondern auch das europäische Bedürfnis. Das Bedürfnis hat sich nun zu einem imperativen Muss entwickelt, welches aus meiner Sicht zu einem überzeugten Eintreten auf die Vorlage führt.

Wäre nun nicht der Moment da, um das alte Ostalpenbahn-Versprechen einzulösen und die Neat im östlichen Teil der Schweiz in Form eines Splügenbahn-Projektes zu realisieren? Diese Meinung vertraten die ostschweizerischen Kantone unter Hinweis auf den aus dem Raum München/Stuttgart/Ulm, überhaupt aus dem süddeutschen Raum, auf uns zukommenden Verkehr.

Auf der anderen Seite verlangten die Gotthard-Kantone zusammen mit den SBB die Realisierung einer neuen Gotthardtransversale unter Hinweis auf den bestehenden und wachsenden Verkehr über Basel aus dem deutsch-französischen Rheinland. Beide Varianten, Gotthard und Splügen, waren begründet. Beide aber waren mit einem Pferdefuss versehen, das heisst, sie waren exklusiv in dem Sinne, dass nur ein Entweder-Oder möglich war. Es entstand deshalb eine jahrzehntelange Auseinandersetzung zwischen Gotthard und Splügen, die dahin führte, dass eine allgemeine Blockierung eintrat und sogar der Bundesrat und unser Parlament noch im Jahre 1984 beschlossen, vorläufig überhaupt keine Linienwahl zu treffen. Dies nun war die Geburtsstunde der Ypsilon-Idee, welche darauf hinausläuft, Gotthard- und Ostalpenbahn in einem Tunnel unter dem Lukmanier hindurch zu vereinen und gemeinsam nach Süden zu führen, unter dem Lukmanier hindurch, weil die Gotthardtransversale entgegen ihrem Namen nämlich unter diesem Pass durchführt. Ich reichte im Jahre 1985 eine entsprechende Einzelinitiative ein, welche in einer Kommission Miville beraten und in eine Kommission motion umgewandelt wurde. Diese Motion, die überwiesen wurde, beauftragte den Bundesrat, die Entscheidungsgrundlagen für die Neat unter Einbezug der Ypsilon-Vorschläge aufzuarbeiten. Damit war die notwendige Deblockierung erreicht und der Weg für eine Neat-Vorlage geebnet. Es folgten die Aufbereitung der verschiedenen Varianten und schliesslich deren Evaluation. Die Ypsilon-Variante, welche in einem umfangreichen Gutachten des Instituts für Verkehrsplanung der ETH Zürich unter Professor Hidber im Jahre 1989 als die beste taxiert wurde, wurde vor allem wegen der geschätzten Kosten von – hören und staunen Sie – neun Milliarden, wegen des als zu gering geschätzten Verkehrsaufkommens aus dem östlichen Teil Europas und wegen der zu erwartenden Absorbierung des Verkehrs durch den Brenner-Basistunnel fallengelassen.

Für mich war der Ausgang dieses Evaluationsverfahrens niederschmetternd, dies nicht zuletzt deshalb, weil ich den Eindruck hatte – und habe –, die Verfasser und Verfechter des Gotthard-Projektes hätten bei der Evaluation ein zu grosses Gewicht gehabt. Dieser Eindruck wurde in der Folge nicht schwächer, als man unsere Idee eines Mini-Ypsilons mit kleineren Kosten negativ beurteilte, ohne uns überhaupt anzuhören. Ich mache hier eine Klammer, um zu sagen, dass ich

diese an sich bittere Kritik bewusst zurückhaltend ausgedrückt habe, dass sie aber doch jene treffen möge, die sie angeht. Damit meine ich nicht Bundesrat Ogi, im Gegenteil, ihm möchte ich dafür danken, dass er immer Verständnis für unser Anliegen aufgebracht hat.

Mit diesen alles andere als begeisterten Gefühlen stieg ich in die Beratung der heutigen Vorlage ein. Auch die Zusatzbotschaft für die Ostschweiz konnte mich keineswegs aus den Schuhen reissen, weil von der grossen Idee einer europaweiten Fächerung der Neat mit einer West- und einer Ostalpenbahnverbindung nichts mehr vorhanden ist. Das ganze Vorhaben erschien mir als unfertig, bloss als unvollendete Hälfte eines Ganzen.

Ich trug mich lange und intensiv mit dem Gedanken, zwar für Eintreten zu plädieren wegen der dringenden und klaren Notwendigkeit einer Neat, sodann aber die Rückweisung zu verlangen, zur nochmaligen Evaluation der verschiedenen Varianten.

Ich hätte die Rückweisung damit begründet, dass die Entwicklung Osteuropas inzwischen einen ungeahnten Aufschwung genommen hat, so dass zum Beispiel die Politik der Deutschen Bundesbahn ganz in dieser Richtung – Hannover–Berlin usw. – läuft, ferner mit dem Hinweis darauf, dass die Eisenbahntechnik in letzter Zeit mit Neigefahrzeugen und mit der Möglichkeit überlanger Züge umwälzende Fortschritte gemacht hat, so dass für einen Ostalpenbahn-Ast keine teuren Neubaustrecken früheren Ausmasses mehr erforderlich sind. Damit wäre ich auf das Mini-Ypsilon gekommen. Ich hätte auch darauf hingewiesen, dass der früher prognostizierte Bau eines Brenner-Basistunnels je länger, je weniger realistisch ist. Aus meiner heutigen Sicht bin ich sicher, dass eine völlig objektive Neuevaluation aufgrund der heutigen Gegebenheiten in allen Punkten – bis auf einen Unsicherheitsfaktor – zur Bejahung der Ypsilon-Variante hätte führen müssen. Der einzige Unsicherheitsfaktor ist die Prognose über das künftige Verkehrsaufkommen aus Süddeutschland und dem östlichen Teil Europas.

Schliesslich konnte ich mich doch zu einem überzeugten Verzicht auf einen Rückweisungsantrag durchringen. Dazu führten mich das vom Bundesrat in die Vorlage eingeführte Prinzip des Baukastensystems – Herr Bundesrat Ogi betrachtet sich als dessen Vater – und der dokumentierte Wille, dieses Prinzip auch praktisch anzuwenden.

Nach dem Baukastensystem in Verbindung mit einer Netzlösung – diese Wortschöpfung nehme ich für meine Gruppe in Anspruch – sind vorerst nur die beiden Alpendurchstiche und die unmittelbar notwendigen Streckenteile zu bauen, und zwar so, dass spätere Ergänzungen möglich sind. Die vorgeschlagene Gotthardtransversale steht nun nicht im Gegensatz zur Ypsilon-Variante, sondern bildet einen ihrer wichtigsten Teile. Wenn für uns so gebaut wird, dass ihre Ergänzung durch einen Ostalpenbahn-Ast später möglich ist, so besteht kein Grund, dies durch einen Rückweisungsantrag zu verzögern, ganz im Gegenteil. Es besteht auch unsererseits ein gewaltiges Interesse an der raschmöglichen Herstellung eines europakompatiblen Transitverkehrs ohne 40-Tonnen-Lastwagen. Für die Realisierung des Baukastensystems machte ich die Probe aufs Exempel und beantragte eine Ergänzung von Artikel 3 des Alpentransit-Beschlusses in dem Sinne, dass die Gotthardtransversale so zu konzipieren ist, dass allfällige Erweiterungen auch in Richtung Surselva und in den Raum Comer See möglich sind.

Der gleiche Gedanke gilt auch für die Neat-bedingten Ausbauten des bestehenden Eisenbahnnetzes der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn, Ausbauten, die im Zusammenhang stehen mit den Grossbaustellen, die uns belasten und vom Bund vollumfänglich übernommen werden sollen. Sie sind so zu gestalten, dass sie eine spätere Verwendung als Neat-Zufahrt nicht ausschliessen, sondern sie ermöglichen. Wenn man zum Beispiel Neat-bedingt eine neue Brücke bauen muss, so soll diese so erstellt werden, dass sie auch für Normalspurlinien geeignet ist. Oder wenn das Bahnhofareal Illanz – ich gehe nur zwei Sekunden auf ein Detailproblem ein – Neat-bedingt saniert werden muss, so in der Weise, dass keine Barriere mehr die Hauptstrasse des Tales abschneidet.

Soweit diese kurze Exemplifizierung des Prinzips von Artikel 3!

Siehe da: Bundesrat Ogi zeigte, dass er sich beim Wort nehmen lässt, und erklärte sich bereit, die prinzipielle Ergänzung in den Absätzen 2 und 3 von Artikel 3 zu akzeptieren. Auch die Kommission stimmte ohne Gegenstimme zu.

Damit sind zwar noch kein Ypsilon-Ostalpenbahn-Anschluss und auch kein Südteil des Spluga integrato beschlossen, aber immerhin sind entsprechende Möglichkeiten gewahrt und für die Zukunft etwas näher gerückt. Denn nach meiner vollendeten Ueberzeugung wird sich die Notwendigkeit dieser Erweiterungen rascher ergeben, als viele heute denken. Wie rasch sich die Verhältnisse und die Meinungen ändern, sehen wir aus dem Wandel der Verkehrspolitik in unserem Rat und in unserem Parlament, wenn wir nur die Zeitspanne seit dem Jahre 1984 nehmen.

So habe ich nun nach schwerem Ringen mit mir selbst für mich die Kurve erwischt und kann in die Zielgerade der Neat einbiegen, indem ich für Eintreten und für die grundsätzliche Zustimmung zu den Kommissionsbeschlüssen stimme. Ich handle im Wissen, dass wir zunächst das Dringendste tun und für das Notwendige der Zukunft offen bleiben.

Küchler: Bereits vor 700 Jahren, also zu Beginn unserer Eidgenossenschaft, waren die Alpenübergänge zur entscheidenden Schlüsselposition nicht nur der regionalen, sondern auch der gesamteuropäischen Entwicklung geworden. Auch heute nimmt der Verkehr über oder durch die Alpen erneut eine Schlüsselstellung in den Integrationsverhandlungen mit der EG ein. Nachdem Unterwalden seit jeher – neben den Kantonen Uri und Schwyz – zu den eigentlichen Hütern des Gotthards, dieses wichtigen Alpenüberganges, gehörte, erachte ich mich als Unterwaldner legitimiert, im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage, diesem vorgesehenen Jahrhundertbauwerk, drei Aspekte kurz zu beleuchten: nämlich die Akzeptanz der Vorlage, dann die nationale und internationale Einbindung, schliesslich das Junktim mit dem europäischen Transitabkommen.

1. Zur Akzeptanz: Ich halte dafür, dass es für den Ständerat als Vertreter der einzelnen Regionen eine vornehme Aufgabe ist, bei einer derart wichtigen Vorlage, die auch für die kommenden Generationen von allergrösster Bedeutung sein wird, die Anliegen, Sorgen und Nöte der betroffenen Landesteile und Talschaften besonders sorgfältig zu prüfen, zu werten und daraus die erforderlichen Schlüsse zu ziehen.

Unsere vorbereitende Kommission hat dies getan und die entsprechenden Aenderungen bzw. Ergänzungen der Beschlüsse vorgenommen. So soll bereits in der Zielnorm und nicht bloss beim Konzept klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht werden, dass durch geeignete Massnahmen alles zu unternehmen ist, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten und die bereits bestehenden übermässigen Belastungen der betroffenen Regionen abzubauen.

Im Sinne der Akzeptanzerhöhung der Vorlage ist also dem Schutz der Umwelt und dem Schutz der Bewohner in sämtlichen Anliegergebieten grosse Bedeutung beigemessen worden. Bei den Linienführungen ist ebenfalls den umweltschonenden Varianten der Vorzug zu geben. Wir müssen aus den Fehlern aus dem früheren Nationalstrassenbau lernen. Da beging man Fehler, bei denen ganze Landschaften einen irreparablen Schaden erlitten haben. Wir müssen also die entsprechenden Lehren daraus ziehen. Es darf nicht mehr vorkommen, dass durch einzelne Verkehrsträger ganze Dörfer zerschnitten werden oder ihre Wohnqualität vollständig herabgemindert wird. Deshalb ist gemäss Auffassung der vorbereitenden Kommission dem Schutz der Siedlungsräume die erforderliche Aufmerksamkeit zu schenken. Mit diesen klaren, unmissverständlichen Postulaten der Kommission lässt sich meines Erachtens der Ihnen sicher bekannten Alpen-Initiative und der Standesinitiative des Kantons Uri zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr der Wind aus den Segeln nehmen. Diesen positiven Nebeneffekt dürfen wir keineswegs unterschätzen.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Aenderungen vermögen aber auch die Akzeptanz der Vorlage in den einzelnen

Landesgegenden wesentlich zu verbessern. Ich denke an den *expressis verbis* erwähnten Einbezug der Westschweiz in die Neat in Artikel 5 Absatz 2. Ich denke an die Erweiterung des Planungsraumes für das Lötschberg-Südportal bis in das Gebiet Raron/Mundbach, wobei jedoch die Linienevaluation durch den Bundesrat keineswegs ausser Acht lassen kann. Wir müssen also keine entsprechenden Befürchtungen hegen. Die Kommission hat dem Bundesrat klare Jalous gesteckt, innerhalb derer er sich zu bewegen hat. Er hat nämlich nebst der Umweltverträglichkeit die technische Machbarkeit, die Bauzeit sowie den Bau- und Betriebskostenvergleich bei der Evaluation der einzelnen Strecken oder Linien zu berücksichtigen.

Ich denke aber auch, dass die Akzeptanz durch den Einbezug der Ostschweiz mittels Hirzel- und Zimmerbergstrecke erhöht wurde. Ich denke an die Verbesserung der Erschliessung der Zentralschweiz mit dem Grossraum Zürich und die vorgesehene Option betreffend Tiefbahnhof Luzern. Ich erinnere an die Region Graubünden, den Ausbau des Knotenbahnhofs Chur durch unterirdische Einführung der Arosabahn und die Erstellung der erforderlichen Annexbauten, an den Ausbau der RhB in die Surselva – wie Herr Kollege Cavelti ausgeführt hat – zwecks Erschliessung der Neat-Baustelle im Raume Sedrun.

Schliesslich weise ich auf die verschiedenen Optionen künftiger Eisenbahnstrecken im Süden in Richtung Luino und Comer See hin. Alle diese punktuellen Verbesserungen sind staatspolitisch, regionalpolitisch wichtig und richtig und vermögen in verschiedenen Landesteilen den Goodwill gegenüber der Neat entscheidend zu erhöhen.

Ich meine aber auch, wenn ich von der Akzeptanz spreche, dass wir unter allen Umständen vermeiden müssen, die einzelnen Regionen gegeneinander auszuspielen. Deshalb war es unbedingt nötig, die Zusatzbotschaft für die Integration der Ostschweiz in die Neat mit dem Hauptbeschluss zu verweben. Nur so haben wir Gewähr, dass beide Beschlüsse demokratisch gleich behandelt werden und dass die Solidarität zwischen den betroffenen und den nicht betroffenen Regionen gleichmässig zum Tragen kommt.

Wenn befürchtet wird, die Kommission hätte mit den getroffenen Änderungen das Fuder überladen, so glaube ich, dass dem nicht so ist. Was nützt nämlich eine sogenannte «Vorlage light» – das heisst ohne die Zugeständnisse an die am meisten betroffenen Regionen –, wenn sie dereinst von der Mehrheit des Volkes nicht goutiert werden sollte? Erinnern wir uns daran, dass das «Bahn 2000»-Projekt in der Volksabstimmung vor allem deshalb erfolgreich war, weil ein Ausgleich der Vor- und Nachteile für die einzelnen Regionen gefunden werden konnte.

2. Neben der breit abgestützten Akzeptanz scheint für die Vorlage ein zweites Erfordernis wichtig zu sein, nämlich die Einbettung der Neat in das bestehende nationale und internationale Eisenbahnnetz. Hierfür sind innert nützlicher Frist, das heisst soweit notwendig bereits auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neat hin, die Zufahrtsstrecken und allfälligen Knotenbahnhöfe im Norden – im zentralen Mittelland –, aber auch im Süden auszubauen. International gesehen dürfen wir aber nicht nur der streckenmässigen Einbindung der Neat Beachtung schenken, sondern es braucht auch eine Harmonisierung der gesamten Logistik. Mit anderen Worten: Bevor wir mit der Realisierung der Tunnelröhren beginnen, wollen und müssen wir zum Beispiel Klarheit haben über die künftigen einheitlichen Containersysteme, über die europäisch verbindlichen Breiten und Höhen der zu transportierenden Container und Fahrzeuge usw. Jedenfalls gilt es, bei diesen gewaltigen Investitionen unter allen Umständen zu vermeiden, dass wir unmittelbar nach dem Tunneldurchbruch bereits wieder mit der Ausweitung der einzelnen Tunnelröhren beginnen müssen, nur weil via Eurotunnel von Grossbritannien her auf dem europäischen Kontinent grössere, breitere Transportgefässe auf unser Schienennetz herangeführt werden. Daraus ersieht man, dass eine umfassende, sorgfältige Einbettung und Einfassung der Neat in das gesamteuropäische Transportkonzept ausserordentlich wichtig und notwendig ist.

3. Nun zu einem dritten wesentlichen Aspekt, zum Junktim zwischen dem Neat-Beschluss und dem europäischen Tran-

sitabkommen: Es wurden und werden immer wieder Stimmen laut, wonach der Neat-Beschluss *expressis verbis* erst nach dem Zustandekommen eines Transitabkommens in Kraft treten soll. Solches wäre meines Erachtens wiederum aus staatspolitischen Ueberlegungen falsch. Unser Verkehrsminister, Herr Bundesrat Ogi, ist ein gewiegener Verhandlungstaktiker, wie wir dies in vergangener Zeit immer wieder feststellen durften. Ihm müssen wir den nötigen Verhandlungsspielraum offenlassen, einen Verhandlungsspielraum, der durch unsere schweizerischen Gegebenheiten, durch unsere Rahmenbedingungen ohnehin bereits stark eingengt ist. Ich erinnere an das Luftreinhalte-Konzept, die Tempolimiten, die Schwerverkehrsabgabe, die Autobahnvignette, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die eventuell noch geplanten Vorhaben, nämlich die CO₂-Abgabe und eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Sie sehen, der Verhandlungsspielraum für unseren Verkehrsminister ist bereits eingengt. Wir haben einen Dschungel von Vorschriften, die zu beachten sind, deshalb müssen wir ihm den noch verbleibenden Freiraum unter allen Umständen belassen.

Wir sind aber überzeugt, dass ein Transitabkommen im Sinn und Geist der Zielsetzung abgeschlossen werden muss und dass es zum Abbau der bestehenden übermässigen Belastungen beizutragen hat. Wichtig ist, dass wir die Vorlage im Parlament zügig durchberaten und verabschieden, um Herrn Bundesrat Ogi für seine künftigen Verhandlungen einen hochkarätigen Joker in die Hand zu geben.

Zusammenfassend beurteile ich die Vorlage als einen gut freundeidgenössischen Kompromiss, als gute Grundlage für ein solidarisches Zusammenwirken der verschiedenen Landesteile und Regionen im Interesse des übergeordneten Ganzen. Damit werden wir Schweizer in Zukunft nicht zur abgeschiedenen Alpenprovinz, sondern wir werden auch in Zukunft die verantwortungs- und bedeutungsvolle Rolle der Verkehrsdrohscheibe Europas wahrnehmen können.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen Eintreten auf den Hauptbeschluss und auch die Zusatzbotschaft beantragen.

M. Cavadini: «En construisant une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, la Confédération désire poursuivre sa mission en matière de transit européen.» Vous avez reconnu, j'imagine, cette citation et nous reprenons à dessein la première phrase du résumé du message que nous soumet le Conseil fédéral.

Nous croyons que nous devons revenir à la simplicité vive des principes quand le débat parlementaire a obscurci ou alourdi un projet qui doit garder ses lignes de force. Notre pays, dont la vocation d'ouverture internationale est une constante de son histoire, sait bien ce qu'il doit aux voies de communication. On nous a rappelé les antiques passages, on évoque souvent et surtout l'avenir de l'Europe et la place qu'y trouvera la Suisse. Donc, les besoins sont considérables et les enjeux immenses. On sait aussi que les moyens à engager seront à la mesure des projets et nous reviendrons sur ce point. Les données sont claires.

La Suisse doit apporter une réponse au problème suscité par l'accroissement du trafic sur le continent européen. Elle ne peut le faire, pour une bonne partie, qu'en accord avec ses voisins européens. Et si nous avons eu de bons chemins de fer, nous sommes tous conscients que leur modernisation profonde s'impose. Ni les Allemands, ni les Italiens, ni les Français, ne nous ont attendus.

Enfin, et c'est un élément d'une relative nouveauté, nous sommes engagés dans une réalisation considérable qui doit prendre en compte le respect de l'environnement dans un massif alpin. Donc, nous devons opérer des choix fondamentaux qui ménagent les perspectives européennes et qui prennent en compte des orientations propres. Et c'est ici que les premières réflexions ont montré les antagonismes qui pouvaient surgir. En effet, le choix des tracés déterminera dans une certaine mesure la vitalité économique des régions traversées, mais les précautions à prendre pour construire ces mêmes lignes sont considérables afin de préserver l'habitat humain et l'environnement.

Nous savons que nous serons appelés à arbitrer plusieurs combats. Le premier qui apparaît déjà dans l'article initial oppose la route au rail dans le trafic marchandise. Nous déclarons d'ailleurs que la solution retenue par la majorité de la commission n'a pas du tout notre approbation. Vouloir ancrer dans la loi l'obligation de principe de faire transiter les marchandises par rail alors que nous savons qu'il s'agit d'une des pétitions de principe inverse de la part de l'Europe, ce n'est assurément pas sage. Les autres oppositions ont donc surgi de la divergence des intérêts régionaux et notre commission n'a pas toujours pu ou su faire les choix indispensables, ce qui a abouti à additionner les souhaits respectifs de chacun: on prolonge le projet valaisan, on répond au vœu de la Suisse centrale, on accorde des engagements supplémentaires aux Grisons.

La question du financement doit être abordée sérieusement. Si nous faisons référence à RAIL 2000, nous rappelons que le peuple a voté un crédit de 5,4 milliards de francs. On sait aujourd'hui que nous devons d'ores et déjà doubler cette somme, alors que nous n'avons pas réalisé le cinq pour cent du projet. On nous demande, dans le projet d'arrêté C, un crédit global de 10,1 milliards. Les ajouts votés, les modifications prises en compte nous donnent aujourd'hui déjà un coût final de plus de 15 milliards en 1991. Or, nous pourrions être sûrs que nous n'allons pas nous arrêter en si bon chemin. Mais si nous continuons de cette manière, nous ne pourrions tout simplement plus assurer le financement, ou nous devons alors trouver des ressources telles que nous nous diviserons politiquement tant les solutions à adopter sont difficiles à imaginer.

On sait aujourd'hui que le référendum sera lancé. Il aboutira, nous pouvons en être parfaitement sûrs. Nous sommes donc dans l'obligation d'envisager la manière la plus efficace de défendre le projet. Si nous faisons plaisir à tous les intéressés, nous aboutirons simplement à la définition d'une facture qui fera chuter l'ensemble. Or, ce projet a déjà réuni les oppositions des milieux écologistes, des milieux antieuropéens et d'une partie des populations concernées. C'est dire la fragilité de nos propositions. En fait, nous n'avons aucune idée de ce que coûtera exactement le projet retenu. Par exemple, notre commission a admis, dans le cas de la ligne de base du Loetschberg, la demande valaisanne de prendre en compte l'ensemble de la région de Gampel à Mundbach. On a certes précisé qu'il s'agissait simplement de poursuivre l'étude et de déterminer les coûts de faisabilité. Il reste pourtant beaucoup d'ambiguïtés. On a demandé de prévoir les extensions éventuelles vers la Surselva, Luino et le lac de Côme. Le budget est si difficile à établir qu'on ne l'a pas fait. L'intégration de la Suisse orientale s'élève théoriquement à 830 millions de francs. L'addition finale risque d'être beaucoup plus lourde lorsqu'on aura satisfait aux exigences de l'article 6bis: «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.» Pour mémoire, nous rappelons encore l'effort accru pour les RhB à la gare de Coire. Bref, nous ne savons pas exactement où nous allons, mais nous y allons rondement. Imagine-t-on quel sera le déficit du compte des CFF dans une quinzaine d'années, quand il faudra absorber de 600 à 900 millions d'intérêts annuels supplémentaires?

Nous disons simplement notre crainte quant à l'avenir du projet tel qu'il sort de nos travaux. Politiquement et financièrement, il est très menacé, et c'est en tremblant que nous entrons en matière.

On. **Masoni**: Con la stessa franchezza con cui avevo criticato duramente in questa sede il rapporto del 7 settembre 1983, con cui il Consiglio federale abbandonava la chiara indicazione gottardista e preannunciava per l'anno 2000 l'avvio dello studio, considerando la nuova trasversale alpina necessaria soltanto a partire dall'anno 2020, mi felicito oggi con il Consiglio federale e con il consigliere Ogi, capo del Dipartimento, per averci tempestivamente sottoposto, con dieci anni di anticipo su quella sciagurata previsione, il messaggio per la costruzione della trasversale alpina.

Siamo – malgrado questo ricupero – in ritardo sull'evoluzione del traffico e delle necessità di trasporto sul piano nazionale ed europeo: affermandolo, adempio all'obbligo di dichiarare i legami d'interesse: sono infatti presidente della società anonima che, settant'anni fa, nel 1922, ha avviato la costruzione del Primo Punto Franco della Svizzera italiana, con sede a Chiasso e che ora lo gestisce.

Da alcuni anni l'interesse per le ferrovie, a lungo trascurato in alcuni grandi Stati, è andato riprendendo e ci ha superato: i treni leggeri germanici, quelli francesi ad alta velocità e il Pendolino italiano hanno realizzato notevoli progressi nelle prestazioni e nel comfort.

Con lo stringersi dei legami comunitari i Dodici hanno preso coscienza dell'importanza e della gravità del problema dei collegamenti transalpini: benvenuto è quindi l'impegno del Dipartimento e delle Ferrovie federali per «Ferrovia 2000», per i trafori alpini, per i trasporti combinati.

Progetti dell'ampiezza di quello in esame, non possono, come fu già il caso per la rete delle Strade Nazionali, venir sottoposti alla nostra deliberazione in forma definitiva, ma soltanto come scelta di principio, come programmi con crediti quadro, che potranno venire precisati soltanto successivamente con le procedure d'elaborazione e preparazione dei piani. Anche la previsione della spesa è quindi una specie di programma, serio, che dovrà, nel quadro di futuri preventivi, venire specificato e completato. Anche i progetti sono concepiti secondo il sistema a rete, a elementi intercalabili, il cosiddetto «Baukasten-system», che permetterà di innestare sulla linea prevista collegamenti futuri, ad esempio verso il Surselva, verso Luino, verso il lago di Como, un migliore accesso verso il Sempione, e così via.

Il collegamento della Svizzera Orientale, richiesto dal Consiglio nazionale e promesso con un messaggio separato, tempestivamente presentato dal Consiglio federale, è ora, in base alle proposte commissionali, riunito e compreso nei decreti sottoposti alla nostra approvazione: è un'importante ampliamento degli accessi alla trasversale, che adempie generosamente al cosiddetto «Ostalpenversprechen».

L'urgenza dell'opera, nei suoi due tronconi essenziali del Gottardo e del Lötschberg ha, in base agli studi effettuati, escluso per ora il traforo dello Spluga: non è un'esclusione per sempre: lo sviluppo in Europa Orientale, quello più generale dei traffici e l'evoluzione che avrà il progetto del Brennero potrebbero ridare attualità ad un altro passaggio sotto le Alpi.

Il procedere in base a progetti che dovranno necessariamente venire completati, i problemi in attesa di definizione e le agiunte decise in sede Commissionale, possono ingenerare una impressione di mancanza di unità, di frammentarietà. Importanti questioni ecologiche, tecniche, politiche e finanziarie rimangono aperte: è difficile, in questo stadio, immaginare come sarà risolto il problema del coordinamento della trasversale alpina con «Ferrovia 2000», del traffico a lunga distanza con quello regionale, del traffico viaggiatori con il traffico merci.

Per ovviare a questa impressione il Consiglio nazionale aveva aggiunto all'articolo 6bis lo sviluppo degli accessi sull'altipiano: la vostra commissione propone di estendere l'opera al collegamento con la Svizzera Orientale, ma anche di sviluppare gli accessi al sud.

Ho fatto questa proposta, che la commissione ha accolto, poiché, in realtà, l'opera che stiamo decidendo si compie proprio con l'allacciamento al nord e al sud: è anzi indispensabile per determinare il tracciato a Sud del Ceneri, decidere se il percorso per Luino avverrà sulla riva del Verbano o in galleria dalla Valle del Vedeggio; come pure se il Ceresio sarà attraversato sulla diga di Melide, o per via subacquea, più diretta e silenziosa.

Il Cantone Ticino voleva l'estensione di «Ferrovia 2000» a sud delle Alpi, dove i suoi vantaggi non si faranno sentire fino all'entrata in funzione del nuovo traforo.

Abbiamo rinunciato ad una proposta in tal senso dopo l'assicurazione del Dipartimento che tanto l'ammodernamento delle stazioni, lungamente trascurato, quanto quello della rete, continueranno nel nostro Cantone a ritmo sostenuto.

Rimane tuttavia il problema del coordinamento futuro del traf-

fico, regionale e a lunga distanza, viaggiatori e merci, traforo e «Ferrovia 2000»: per sottolineare l'importanza ripropongo qui l'idea, ventilata in commissione già in maggio e non potuta trattare per mancanza di tempo, di un postulato relativo alla pianificazione del traffico.

Benché scettico nei confronti delle pianificazioni, soprattutto vincolanti, ritengo che quella, a titolo indicativo, del traffico sia a lunga scadenza indispensabile, per costringere a preparativi e riflessioni, a studiare soluzioni alternative, a coordinarle con gli Stati vicini e, all'interno, con i Cantoni e con i Comuni.

Una simile pianificazione indicativa, se adottata vent'anni fa, ci avrebbe forse evitato l'infelice rapporto del 1983 e non poche difficoltà di progettazione.

Le giustificate obiezioni delle associazioni di protezione dell'ambiente hanno dato al Parlamento motivo di riflessione, impulso e proposte di modifica, come l'articolo 2bis deliberato dal Consiglio nazionale; esse hanno indotto la nostra commissione ad un approfondito esame per favorire ancora l'accettabilità dell'opera nelle regioni attraversate.

Meno comprensibile è la recente accusa al traforo ferroviario di creare e aumentare all'infinito il traffico.

Questa opinione trascura il fatto che il traffico risponde ad un bisogno profondo, psicologico ed economico, dell'umanità, sin dai tempi antichi.

E' facile trovare qualche esempio di giri inutili che una determinata merce compie prima di giungere a destinazione.

Ciò non toglie però che il traffico attraverso il Gottardo è frutto di uno sviluppo secolare, anzi millenario: è stato così importante, da essere inscindibilmente legato al nascere della Confederazione e alla politica dei tre Waldstätten verso il sud. Non a caso, si parla di «via delle genti», che risponde ad una esigenza primordiale.

Se il traffico ingorga le gole alpine, è perché le attività che lo richiedono, fortunatamente, si sviluppano dai due lati, per ragioni economiche impellenti, strettamente legate al nostro benessere e alla qualità della vita.

Se questo bisogno esiste, ed è economicamente rilevante, l'esperienza insegna che dobbiamo attenderci un flusso importante. Strade e ferrovie adeguate sono la risposta necessaria a queste esigenze.

Si tratta oggi, qui, di dare una risposta adeguata al bisogno di traffico tra il nord e il sud: con ciò, avremo risolto un problema nostro, di migliori collegamenti tra il nord e il sud della Svizzera, ma anche un grande problema europeo. Risolvendolo, la Svizzera dimostrerà coi fatti di essere un Paese all'altezza dei tempi, anche e soprattutto quale Paese di servizi; lo dimostrerà agli altri, dando ai servizi offerti dalla sua economia un'appoggio valido e indispensabile, ma anche a se stessa, recuperando la fiducia in sé e nella sua capacità di affrontare e padroneggiare i grandi problemi del futuro.

Raccomando per queste ragioni l'adesione all'entrata in materia e al progetto.

Rüesch: Ich spreche zur Notwendigkeit und zur Zweckmässigkeit des Projektes und ziehe daraus Schlüsse zu einer politischen Haltung.

1. Es gehört zu den Aufgaben des Parlamentes, jede Vorlage vorerst auf ihre Notwendigkeit zu prüfen. Für den schweizerischen Binnenverkehr und für den Ziel- und Quellverkehr Schweiz/Ausland benötigen wir keine Vorlage von diesem riesigen Ausmass. Wir brauchen sie vor allem für den Transit.

Als der Teufel mit dem Steinwurf auf die Teufelsbrücke daneben trat, wurde die Schweiz zum Transitland. Von diesem Ereignis aus der Sagenwelt entwickelte sich eine historische Linie über den Bau der Gotthardbahn im letzten Jahrhundert bis zur heutigen Neat-Vorlage. Auf die neue Brücke, die Neat, werden ebenfalls Steine geworfen. Kreise aus dem grünen Lager des politischen Spektrums sind gegen die Vorlage. Diese Kritiker haben ein Stück weit recht. Ein erheblicher Teil des zusätzlichen Verkehrs, der durch EG 92 entsteht, ist ökologisch gesehen höchst unerwünscht. Was dem schwarzen Teufel in der Sage aber nicht gelungen ist, wird auch heute nicht gelingen, selbst grünen Engeln nicht.

Die Schweiz kann die Entwicklung des Verkehrs in Europa nicht verhindern, indem sie sich isoliert. Die Schweiz will und

muss sich gegenüber Europa öffnen, ungeachtet dessen, ob der EWR zustande kommt, unser Land der EG beitrifft oder nicht. Wir müssen uns so oder so ins europäische Verkehrsnetz integrieren und unseren Beitrag zu Europa leisten. Wir wollen diesen Beitrag aber unter ökologischen Gesichtspunkten realisieren. Wir wollen mit der Neat den Güterverkehr so weit als möglich von der Strasse wegbringen und damit die heutigen Umweltbelastungen im Alpenraum abbauen. Die Notwendigkeit der Vorlage ist damit für mich ausgewiesen.

2. Damit stellt sich die Frage nach der Zweckmässigkeit des Projektes. Hier gehen die Meinungen auseinander. Es gibt anerkannte Experten aus dem In- und Ausland, welche eine Ostalpenbahn vorgezogen hätten. Der Bundesrat hat sich für die Gotthard-Lötschberg-Variante entschieden. Gemäss einer Volksumfrage entscheidet der Bundesrat in 80 bis 90 Prozent der Fälle richtig. Der Fehlentscheid gegen den Splügen bestätigt offenbar diese Regel.

Der Nationalrat ist dem Entscheid des Bundesrates gefolgt. Für die Ostschweiz ist dieser Beschluss hart. Seit 1872 wartet die Ostschweiz auf die Erfüllung des Ostalpenbahn-Versprechens. Nicht zuletzt wegen der verkehrstechnischen Randlage ist die wirtschaftliche Entwicklung im Osten des Landes gegenüber anderen Landesteilen zurückgeblieben, und das Lohnniveau ist in den ostschweizerischen Kantonen um einiges tiefer (bis zu 15 Prozent), als der schweizerische Durchschnitt dies ausweist.

Unsere Experten sind der Ansicht, dass mit einer Ostalpenbahn nicht nur dem regionalen Anliegen der Ostschweiz, sondern auch dem gesamtschweizerischen Interesse und den europäischen Forderungen Rechnung getragen würde. Damit stellt sich die Frage der politischen Haltung der Ostschweiz.

Bekanntlich wird es immer schwieriger, in unserem Lande zu tragenden Mehrheiten zu kommen. Der Entscheidungsweg ist sehr lang. Bei negativen Volksentscheiden gehen mehrere Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, verloren. Es mangelt den Schweizerinnen und Schweizern immer mehr an Konsensfähigkeit. Der politische Wagen droht steckenzubleiben.

Mit der Zusatzbotschaft zur Einbindung der Ostschweiz in die Neat präsentiert der Bundesrat einen Kompromissvorschlag. Ihre vorberatende Kommission hat diesen mit der ursprünglichen Vorlage verknüpft. Die Kommission des Nationalrates ist mit ihren provisorischen Beschlüssen zur Zusatzbotschaft den Beschlüssen unserer Kommission gefolgt und hat damit signalisiert, dass sie dem Plenum des Nationalrates die Verknüpfung der beiden Botschaften vorschlagen wird. Folgen die beiden Räte ihren Kommissionen, so sind die Minimalbedingungen erfüllt, dass die Ostschweiz trotz des Verzichtes auf die Splügenrevariante der Vorlage zustimmen kann.

Im Sinne des gesamtschweizerischen Interesses, insbesondere der Stellung der Schweiz in Europa, kann die Ostschweiz zurzeit weitere Forderungen zurückstellen, immer unter der Bedingung, dass die Einbindung der ostschweizerischen Vorlage von den Räten beschlossen wird.

Nachdem ich Sie genau fünf Minuten hingehalten habe, vertiere ich für Eintreten und für Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

Lauber: Anlass für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist sicher die Forderung der EG an die Schweiz, ihre Kapazitäten für den internationalen Gütertransit zu erhöhen. Die Schweiz will den zunehmenden Gütertransit durch die Alpen vorwiegend auf der Schiene abwickeln. Deshalb offeriert unser Land der EG den Bau einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Die Vorlage des Bundesrates stellt ein ausgewogenes Konzept zu einem Jahrhundertwerk unseres Landes dar.

Die vier Elemente dieses Konzeptes liegen in Form von spruch- und entscheidungsreifen Vorlagen vor. Insbesondere begreifen wir den Umstand, dass – wie dies von seiten des EVED, von seiten von Herrn Bundesrat Adolf Ogi, versprochen wurde – heute auch eine Botschaft zur Integration der Ostschweiz in das Konzept des Alpentransits auf dem Tisch des Parlamentes liegt. Die enge, ja integrale Koppelung der vorgesehenen Ausbaumassnahmen für die Ostschweiz mit der eigentlichen Alpentransit-Vorlage ist staatspolitisch sicher richtig und notwendig.

Das Dispositiv des Bundesrates und die Gründe, die unsere Landesregierung dazu geführt haben, verdienen unsere Unterstützung. Die künftige Verteilung des Verkehrs auf die bestehenden und zu erstellenden Bahnanlagen und die damit verbundene bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen und noch zu bauenden Einrichtungen erscheinen richtig. Die Gesamtkapazität der Schweiz im Alpen transit muss optimal genutzt werden. Aus der Sicht unseres Landes geht es aber nicht nur um den Bau eines Gütertransitkorridors für die EG, sondern auch um eine optimale Eingliederung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in das europäische Hochleistungsbahnnetz.

Durch den Bau der beiden neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg soll das vom Schweizervolk mit grossem Mehr angenommene Konzept «Bahn 2000», das einen netzweisen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz vorsieht, ergänzt werden. Vom Bau einer einzigen Alpen transit-Achse, beispielsweise nur am Gotthard, würde nur ein Teil des Landes profitieren. Die westliche Landeshälfte, das heisst die sechs Westschweizer Kantone und der Kanton Bern, sowie die gesamte Ostschweiz würden leer ausgehen. Eine solche einseitige Vorlage würde auch kaum vom Schweizervolk angenommen. Darum war der Bundesrat sehr gut beraten, ein Transitkonzept vorzulegen, das sowohl eine Achse am Gotthard, im Herzen der Schweiz, als auch eine Achse am Lötschberg-Simplon im Interesse der Westschweiz und des Kantons Bern umfasst. Dazugekommen sind nun auch noch die Zusatzbotschaft zur Integration der Ostschweiz in das Alpen transit-Konzept sowie notwendige Massnahmen zugunsten des Kantons Graubünden.

Der Bau von zwei Transitachsen als Flachbahnen durch die Alpen hat aber auch den grossen Vorteil, dass sich die Güterströme auf zwei Achsen verteilen. Damit wird auch die Belastung der durchfahrenen Gebiete – nicht nur im Alpengebiet, sondern auch im Mittelland – wesentlich gemildert.

Entscheidend für den Bau des Lötschberg-Basistunnels ist aber auch der Zeitfaktor. Der Lötschberg-Basistunnel kann in acht bis elf Jahren gebaut werden und würde spätestens ab dem Jahr 2005 zur Verfügung stehen. Gemäss Botschaft des Bundesrates erfüllt der Lötschberg drei Funktionen: eine Transitaufgabe, dann die Ergänzung von «Bahn 2000» mit einer Verbesserung des Anschlusses der Westschweiz – insbesondere des Mittelwallis – sowie die Verbindung der Nationalstrassen N 6 im Oberland und N 9 im Rhonetal als Ersatz für die aus dem Nationalstrassennetz herausgestrichene Nationalstrassenverbindung zwischen Wimmis und Uvrier im Rhonetal. Schliesslich trägt der Bau des Lötschberg-Basistunnels wesentlich zur Aufwertung der Simplonlinie bei. Die Botschaft des Bundesrates enthält denn auch ausdrücklich die Bereitschaft der Schweiz, den Bau der TGV-Verbindung Genève-Mâcon zu fördern. Für das Bassin lémanique ist der TGV-Anschluss Genève-Mâcon ebenso wichtig wie der Anschluss an den TGV Rhin-Rhône über Basel-Mühlhausen für die deutschschweizerischen Agglomerationen. Insgesamt betrachtet, darf das Gesamtkonzept des Bundesrates als ausgewogen und als zukunftsorientiert beurteilt werden. Es ist eine Vorlage, die Mut und Zukunftsglauben verlangt. Das sind Eigenschaften, die früher in unserem Lande ausgeprägter vorhanden waren. Wir sollten den Pioniergeist unserer Vorfahren zu neuem Leben erwecken.

Ich beglückwünsche Herrn Bundesrat Adolf Ogi und den Gesamtbundesrat zu seiner entschlossenen Haltung in dieser äusserst bedeutsamen Frage. Ich betrachte die Vorschläge des Bundesrates nach wie vor als wichtiges Pfand für die EG-Transitverhandlungen, zudem sichert sich unser Land die notwendige verkehrspolitische Standortgunst und die unabdingbare Verknüpfung mit dem gesamteuropäischen Verkehrsnetz. Wir schaffen damit wichtige – nicht alle, aber wichtige – Voraussetzungen für die Erhaltung der wirtschaftlichen und finanziellen Stärke unseres Landes im kommenden Jahrhundert – für ein Land ohne Bodenschätze, ohne Rohstoffe, sicher von grundlegender Bedeutung. Umweltpolitisch wird der Bau der Alpen transitlinien die Vorleistungen dafür erbringen, dass wir künftig den Transitverkehr in überwiegend Masse auf den Schienen bewältigen und vielleicht sogar einen Teil des

Personenverkehrs auf die Schiene verlegen können. Langfristig betrachte ich den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen transversale als entscheidenden Schritt zum Schutz des Alpenraumes und zur Bewältigung der stets wachsenden Verkehrsprobleme. Das sind die Hauptziele, die es zu verfolgen gilt.

Daneben sind weitere staats- und auch regionalpolitische Überlegungen und Aspekte nicht ausser acht zu lassen. Die staatspolitische Rücksichtnahme gehört zur föderalistischen Struktur unseres Bundesstaates. Regionen können und dürfen in unserem Lande nicht überfahren werden. Ihre berechtigten Anliegen sollen berücksichtigt werden. Dabei muss gleichzeitig verhindert werden, dass dieses europäische Grossprojekt als Ganzes gefährdet wird. Das ist in der Tat eine schwierige Gratwanderung, die es zu bestehen gilt. Hierzu ist eine offene und transparente Planung nötig. Wir sollten nicht vorzeitig Türen zu Planungsräumen verriegeln, bevor alle Kriterien für einen definitiven Variantenentscheid ausgeleuchtet sind. Neben den Kriterien Baukosten, Bauzeit, Geologie und Risiko gilt es gleichzeitig auch, Probleme wie Akzeptanz, Umweltschutz usw. in die Feinbeurteilung einzu beziehen. Die definitive Linienführung für die Hauptabschnitte der Neubaustrecken verlangt politische Entscheide, die zwar – gestützt auf den Grundsatzentscheid – gefällt werden müssen; der heutige Planungsstand ist aber derart, dass die notwendige Flexibilität in der gesetzlichen Ausgestaltung zu wahren ist. Es wird dann am Bundesrat sein, das Projekt zu genehmigen. Er behält also das Heft in der Hand; auch das Parlament wird weiterhin am Drücker bleiben, indem es die verschiedenen Tranchen zu bewilligen hat.

Wir meinen, dass die Alpen transit-Vorlage nach den Beratungen und Beschlüssen Ihrer ständerätlichen Kommission umweltfreundlicher und konsensfähiger geworden ist.

Ich möchte Ihnen daher beliebt machen, diesen Vorlagen zuzustimmen.

Bühler: Die schweizerische Eisenbahn-Alpen transversale hat vielen Zielen gerecht zu werden. Sie ist als Transitbahn eine internationale Bahn. Wir leisten damit Europa einen zukunftsgerichteten Dienst. Wir sind als Teil von Europa und mitten drin liegend geradezu verpflichtet, diese Brückenfunktion wahrzunehmen. Ich begrüsse deshalb das Gotthard-Lötschberg-Konzept. Mit diesem Hauptinhalt der Neat können wir gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Der Fernverkehr – insbesondere beim Gütertransport – kann so von der Strasse auf die Schiene gebracht werden. Diese Massnahme bringt nebst der Einführung des Katalysators wohl den wirksamsten Beitrag in der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Stickoxide. Die Ergänzung des Artikels 1bis durch die Kommission bestärkt diese Absicht. Ich unterstütze diese Ergänzung. Dass die neue Bahn bei der Linienführung umweltschonend geführt werden soll und dass auf Siedlungsgebiete Rücksicht zu nehmen ist, ist wiederum eine sinnvolle Ergänzung. Die beiden Artikel 1bis und 2bis sind nicht nur für den Kanton Uri von Bedeutung, auch andere, auch dichter bevölkerte Regionen profitieren von diesem Zusatz. Wenn die Neat nicht auch zur nationalen Bahn ausgebaut würde, wäre eine Akzeptanz bei der schweizerischen Bevölkerung kaum zu erreichen.

Somit soll die Neat noch weiteren Zielen – insbesondere im Personenverkehr – gerecht werden:

1. Das schweizerische Bahnnetz soll in das europäische Hochleistungsnetz integriert werden. Hiervon profitiert vor allem die Westschweiz.

2. Attraktive Zentren auch innerhalb der Schweiz sollen in kurzer Zeit erreicht werden können.

3. Landesteile sollen einander näher gebracht werden.

Dass bei der Realisierung dieser Ziele das Baukastensystem zur Anwendung kommen soll, finde ich richtig. Die bundesrätliche Botschaft weist jedoch diesbezüglich einige Mängel auf. Es müssen zum Teil bereits jetzt schon zusätzliche Baukasten teile bereitgestellt und integriert werden. Mit der Verheiratung des Bundesbeschlusses über die Integration der Ostschweiz mit dem Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transversale ist das vor Jahren abgegebene Versprechen gegen-

über der Splügenregion und gegenüber Zürich eingelöst werden. Ich unterstütze die Anträge der Kommission.

Für andere Regionen soll in Aussicht gestellt werden, dass innert nützlicher Frist, d. h. dann, wenn es notwendig wird, die Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe entsprechend ausgebaut werden. Weitere Baukastenteile werden somit als verpflichtende Absichtserklärung bereitgestellt. Ihre Ausgestaltung bleibt noch offen.

Artikel 6bis ist z. B. für Luzern von grösster Bedeutung. Er heisst: «Der Bund stellt innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken und Knotenbahnhöfe im zentralen Mittelland und im Süden sicher»

In der Zusatzbotschaft «Ostschweiz» sind einige positive Ansätze für Luzern enthalten, wie schnellere Verbindung nach Zürich – für Luzern ein Lebensnerv –, attraktivere und gesteigerte Verbindungen zur Ostschweiz und die Anknüpfungsmöglichkeit der Neat in Rotkreuz. So weit, so gut. Was andernorts durch die Erstellung neuer Strecken, Tunnels, durch Planungsräume und Verbindungspunkte ermöglicht wird – eben die Anknüpfung an die Neat –, ist in Luzern nur durch eine Kapazitätssteigerung der Bahnhofanlagen zu realisieren. Die Anzahl Reisezüge pro Tag und die Kapazität des Bahnhofareals inklusive Einfahrt sprechen eine deutliche Sprache. Heute sind es 378 Züge täglich. Eine Steigerung ist nicht mehr möglich. Mit der Realisierung der «Bahn 2000» werden es 516 Züge sein. Mit den verbesserten Verbindungen nach Zürich und der Ostschweiz ergibt sich noch einmal eine Steigerung. Sollte der Halbstundentakt des Regionalverkehrs Tatsache werden, sind es zwischen 650 und 700 Zügen. Die Situation wird in Bälde unhaltbar!

Die Kapazitätssteigerung des Bahnhofes Luzern hat für die Förderung des öffentlichen Verkehrs Erstpriorität, und dies für eine ganze Region, und zwar für internationale, nationale und regionale Verbindungen. Luzern wurde bis heute immer wieder, beim Bahnhofneubau – immerhin wurde eine Vorinvestition für einen Tiefbahnhof vorgenommen –, dann bei der «Bahn 2000» und jetzt bei der Neat, auf den Agglomerationsverkehr verdrängt. Der Frust sitzt in Luzern sehr tief.

Heute erwarten die Luzerner eine verpflichtende Absichtserklärung, dass die Bahnhofanlage – hier steht «Knotenbahnhof» – innert nützlicher Frist so ausgebaut wird, dass die prognostizierte Kapazität aufgenommen werden kann. Mit einem schönen Bahnhof Luzern ist es nicht getan. Er muss funktions-tüchtig bleiben. Wir sind davon überzeugt, dass mit der Erstellung eines Tiefbahnhofes – es kann auch nur ein halber Durchgangsbahnhof sein – das Ziel am raschesten und am billigsten erreicht werden kann.

Sollte bei den Projekten Neat, «Bahn 2000» und Agglomerationsverkehr die Kapazitätssteigerung nicht vorgenommen werden, dann würde der Regionalverkehr unweigerlich von der Schiene auf die Strasse gedrängt. Das darf nicht passieren. Ich rufe Sie zu einer bescheidenen Solidarität auf!

Ich bin für Eintreten und beantrage Ihnen Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

M. Jelmini: On ne trouve pas beaucoup de messages qui proposent, au début, le classement d'une trentaine d'interventions parlementaires, présentées par des députés des deux Chambres et par des commissions des deux conseils. Si l'on ajoute les interventions adressées à la Confédération de plusieurs cantons, d'associations, de groupements intéressés, on aperçoit l'importance et l'urgence qui a été accordée à la NLFA, le plus grand ouvrage que la Confédération n'aura jamais mis en chantier. Il est donc compréhensible que ce débat soit un peu plus long que d'autres.

Il n'est pas inutile de répéter que la transversale alpine est destinée à mieux s'intégrer dans le réseau des transports européens et qu'elle permettra à la Suisse d'une part de participer au développement de l'Europe et de ses voies de communications et de civilisation et, d'autre part, d'éviter l'isolement qui pourrait se produire par un détournement systématique de notre pays. C'est un ouvrage qui nous coûtera cher sur le plan des investissements, mais aussi en raison des modifications de l'environnement sur les axes qui seront développés. Toutefois, s'agissant d'un ouvrage de longue durée, il faudra éviter

ou limiter au minimum les inconvénients qui pourraient se produire, ainsi que les dégâts causés au paysage. C'est d'ailleurs ce que le Conseil fédéral assure en affirmant que le projet doit être «un acte de solidarité dans la protection de toute la zone alpine».

La nouvelle transversale est destinée à faciliter et à renforcer les liaisons nord-sud de l'Europe. Il est donc indispensable de faciliter l'entrée et la sortie de notre pays sans difficultés. Si l'on introduit, par exemple, quatre cents trains journaliers dans le couloir du Tessin, il faudra se préoccuper de les faire sortir rapidement et convenablement s'ils ne sont pas destinés à s'arrêter. Ceci impose que le trafic puisse être absorbé d'un côté et de l'autre de la frontière, sans que des goulets d'étranglement se produisent. La modification de l'article 6bis, par rapport à la version du Conseil national, est justement conçue dans ce sens. L'ouvrage doit être considéré dans son ensemble, c'est-à-dire en envisageant les deux axes du Saint-Gothard et du Loetschberg qui, ensemble, constituent la voie suisse du transit nord-sud, mais aussi, ce qui vient d'être proposé et adopté par les commissions des deux conseils, l'intégration future de la Suisse orientale dans le projet de la nouvelle transversale.

Il faut reconnaître que le gouvernement, le département, l'entreprise des chemins de fer et les services intéressées ont prêté attention aux nombreuses requêtes que les cantons directement ou indirectement et le Parlement ont formulées. Ceci permettra d'éviter les risques d'un référendum qui, d'ailleurs a déjà été annoncé. Le système du «Baukasten» a permis l'élaboration des données nécessaires pour formuler des propositions raisonnables et crédibles, même sur le plan financier. Mais l'élaboration des projets devra se développer dans le terrain, en considérant spécialement les situations qui vont se poser dans les différentes parties du territoire et des agglomérations. Ceci pourra être réalisé si les relations entre les autorités fédérales, cantonales et locales sont établies correctement et si l'information peut être donnée de manière complète et crédible.

J'aimerais rappeler que la conception des transports publics qu'on est en train de développer dans plusieurs régions du pays, comme dans mon canton, se base entre autres sur la dorsale ferroviaire. Son développement, même dans les détails, n'est donc pas indifférent. Il faut rappeler également que, si le but principal de la nouvelle transversale vise le transport des marchandises qu'on devra transférer de la route au rail, en considérant surtout l'allègement de la charge écologique, le système des transports à haute vitesse devra aussi profiter aux voyageurs. On pourrait ainsi contribuer, dans une certaine mesure, à aménager le trafic routier en offrant une mobilité accrue et convenable par les transports publics. En effet, on ne peut pas prétendre que certaines régions du pays sacrifient une partie de leur territoire en assumant des inconvénients parfois assez graves, et, d'autre part, ne puissent jouir, même indirectement, de l'amélioration des liaisons et même être privées de celles existantes.

Un mot encore en matière de construction. Je crois qu'il est particulièrement nécessaire que la construction des tunnels – je pense surtout au Saint-Gothard – puisse commencer le plus tôt possible, et que, d'autre part, les décisions de détail relatives au tracé en dehors des tunnels, puissent être prises sans délai. Il faudrait éviter que ne se produise la situation indésirable d'ouvrir le tunnel avant que le reste de la ligne ne soit prêt. L'expérience faite dans ce sens au Tessin en ce qui concerne l'autoroute était très pénible, même si l'on pouvait compter sur les routes secondaires, ce qui ne sera pas le cas pour le chemin de fer. A propos des travaux de construction, j'estime indispensable de prévoir, et même d'imposer toute précaution, afin d'éviter les accidents, surtout les accidents mortels qui, dans ce genre d'ouvrage, se produisent encore trop fréquemment.

Il faut considérer les coûts de l'ouvrage avec grande prudence. Les améliorations adoptées dans le débat du Conseil national et de notre commission ont modifié de manière considérable le montant des crédits envisagés dans le message. Mais il faut être réaliste, il y aura encore des risques qu'il faudra accepter, surtout en raison de la construction de plusieurs tunnels. Le financement proposé dans le message pa-

raît judicieux, si l'on pense au fait que les générations futures seront appelées à supporter une partie des charges, mais à profiter aussi des avantages.

La question de l'approvisionnement en énergie n'a pas été spécialement approfondie, admettant que, jusqu'au début du siècle prochain, c'est-à-dire pour la durée des travaux, le besoin d'énergie pourra être satisfait, le financement ayant été prévu. Mais, en ce qui concerne l'exercice de la nouvelle ligne, le problème reste ouvert et j'estime que cette question devrait être examinée sans hésitation soit pour compléter les prévisions, soit pour apaiser des préoccupations qui déjà sont en train de se manifester.

En conclusion, il faut admettre que la décision «albo signando lapillo» comme disaient les Romains, une décision que nous prendrons à l'issue de ce débat, aura une portée historique. Il nous reste à espérer, mais aussi à faire tout le possible pour que le peuple donne son consentement définitif.

Mme Jaggi: Intervenant au milieu de ces flots oratoires de lyrisme pro-européen et ferroviaire, je peux me limiter à deux remarques, la première concernant l'évolution du projet lui-même de nouvelles transversales ferroviaires alpines – évolution jusqu'ici et dans un avenir pas trop lointain, dans la mesure où l'on peut le prévoir avec quelque vraisemblance – la seconde concernant la réalisation de longs tunnels de base – question de sécurité que vient d'évoquer brièvement M. Jelmini.

Evolution du projet: dans les années septante et surtout huitante, nous sommes entrés dans une phase, la première depuis plus d'un siècle, de vrai développement des transports ferroviaires. Le RER zurichois, RAIL 2000 et les NEAT – comme on dit en français – constituent les aspects sans doute les plus spectaculaires de ce renouveau du chemin de fer. Comme par hasard, les mêmes parcours sont en cause que lors de l'établissement des grands axes du réseau ferroviaire suisse. On ne parlait pas encore bien sûr du triangle d'or, mais on le servait déjà, c'est-à-dire qu'il bénéficiait déjà d'une sollicitude particulière en général et d'une liaison nord-sud en particulier par le Gothard, qui reste, il faut bien le dire et le reconnaître, la ligne et le tunnel fétiches des CFF, puisqu'en 1975 déjà ils avaient déjà leur plan pour la construction d'un tunnel de base, projet désormais périmé d'ailleurs.

Certes, dans le cours de la discussion sur les voies transversales alpines, on a étendu le périmètre concerné, même si on utilise toujours, officiellement, une terminologie très significative, celle du singulier collectif: on parle toujours de LA ligne ferroviaire à travers les Alpes, bien que le Conseil fédéral ait finalement proposé une double transversale avec le Gothard et le Loetschberg-Simplon. Il aurait sans doute été impensable d'envisager un seul projet dont les avantages et – ne l'oublions pas – les effets externes nettement moins désirables auraient été concentrés sur une seule partie du pays. Les cantons concernés n'auraient pas manqué de crier au scandale, avec tous les risques politiques liés à de telles frustrations, lesquelles ont quand même trouvé l'occasion de se manifester et ont été compensées par toutes sortes d'ajouts au projet fédéral, à commencer par le message complémentaire sur l'intégration de la Suisse orientale, produit à grande vitesse ce printemps. Or, suivant l'exemple initialement donné par le Conseil fédéral qui a retenu deux variantes sur les cinq à sept envisagées au début, le Parlement veut faire plaisir à tout le monde, avec le risque de ne satisfaire vraiment personne. Sur ce point, je suis d'accord avec M. Cavadini.

Nous allons achever, sans doute pendant cette session, la phase des additions. On a mis bout à bout et parallèlement toutes sortes de projets complémentaires au projet de base – c'est le cas de le dire. La suite de l'évolution du projet – il n'y a pas besoin d'être grand clerc pour la deviner – sera obligatoirement non plus la phase des additions mais bien celle des soustractions. Sur ce point, je suis persuadée qu'il n'y a pas la moindre illusion à se faire. Il reste à savoir sur quel point ces soustractions se feront. Les plus faibles, les derniers venus sont classiquement les plus visés dans ce type de processus. Pour ma part, j'ai le sentiment d'un risque rapidement croissant pour l'axe occidental du Loetschberg-Simplon.

Je voudrais d'ores et déjà attirer l'attention sur les conséquences politiques de l'éventuel abandon de cet axe, que je me refuse à envisager autrement qu'en théorie. La Suisse latine – la Suisse romande en particulier – qu'on sait de manière générale moins attachée aux transports collectifs qu'on l'est déjà de ce côté-ci de la Sarine, n'a pas besoin d'avoir le sentiment que sa contribution à l'essor des transports publics est moins bien comprise et honorée.

Il n'y a aucune illusion à se faire sur les restrictions à venir: à zéro, en cas de rejet par le souverain; ou à moins, dans le cas où le projet est accepté en première ou en éventuelle seconde version par le peuple.

A partir de là, nous avons le choix entre deux stratégies dans l'immédiat: réduire d'entrée les dimensions du projet pour en augmenter ce qu'il est convenu d'appeler l'acceptance politique et la faisabilité financière ou bien faire le forcing et risquer notamment un nouveau scrutin indirect sur l'Europe, le deuxième en quelques mois après la votation de juin dernier sur le régime des finances fédérales. C'est une triple responsabilité que nous prenons, en faisant ce forcing, vis-à-vis de l'Europe, de l'avenir de la Suisse et de son système de transports; une responsabilité qui exige non seulement une conviction exprimée mais aussi un engagement pratique de l'ensemble de la classe politique, avec tout ce qu'il lui reste de poids et de considération. C'est une voie difficile que le forcing que nous nous apprêtons à faire; mais c'est une voie qui vaut la peine d'être choisie. L'évolution du projet n'est plus réorientable, il reste donc à l'assumer. Pour ma part, j'y suis bien décidée, non seulement en votant aujourd'hui l'entrée en matière, ce que nous ferons sans doute dans une belle unanimité comme en commission, mais aussi en assumant ensuite le projet que nous aurons adopté, ce qui – on l'a vu encore récemment – n'est pas forcément un esprit de conséquence très répandu.

Seconde remarque, relative cette fois à la réalisation du projet parce que nous admettons qu'il sera réalisé dans la mesure prévue, en tout cas selon la version du Conseil fédéral: en vue de cette réalisation, je voudrais d'ores et déjà attirer l'attention, comme l'a fait d'ailleurs la Fédération suisse des cheminots, sur les problèmes de sécurité liés aux longs tunnels ferroviaires de plusieurs dizaines de kilomètres, creusés sous plusieurs centaines ou plusieurs milliers de mètres de rocher: la construction de tels ouvrages et plus encore ensuite l'exploitation et l'entretien de pareilles galeries posent des problèmes de sécurité qu'il faut d'avance prendre en compte, au double sens du terme, c'est-à-dire prendre au sérieux, en considération et prendre en compte au sens financier du terme, avec les surcoûts qui résulteront inévitablement de toute sécurité augmentée par rapport à la solution prévue par le message, qui est celle d'un tunnel à deux voies, complété par une petite galerie technique et de sécurité.

Si l'on envisage la réalisation d'autres possibilités, par exemple, deux galeries à une voie seulement par tunnel, ou bien trois installations complètes, y compris une galerie de réserve (version SEV), il y aura des surcoûts. Mais de toute manière, il n'est pas trop tôt pour envisager ce problème de la sécurité du personnel, dès la planification de départ, dès la phase des devis, même approximatifs, comme on en a tant fait pour ces grands projets ferroviaires où l'on travaille à la centaine de millions près, voire au milliard près. A partir de là, le problème de la sécurité, si important qu'il soit sur le plan éthique, devient un problème secondaire en termes financiers.

Voilà les deux types de remarques que je voulais faire relativement à ce projet, dont nous sentons bien aujourd'hui qu'il est l'un des plus énormes au plan de l'importance et des finances, non seulement de cette législature, mais à coup sûr de cette fin de siècle. Après tout, si une fois par siècle la Suisse repense et développe son réseau ferroviaire, cela mérite bien qu'on y consacre la plus grande des attentions et un effort collectif extraordinaire.

Uhlmann: Mit der heutigen Vorlage verfügen wir über eine echte Jahrhundertvorlage. Wir müssen uns dieser Tatsache bewusst sein. Es sollte darum nicht um zu viele Details ge-fieilscht werden. Ich werde auch nicht über Details sprechen.

An dieser Vorlage wird im Ausland die Glaubwürdigkeit der Schweiz gemessen. Jetzt können und müssen wir endlich beweisen, dass wir Schweizer noch in der Lage sind, ein Grossprojekt zu realisieren. Jetzt können und müssen wir beweisen, dass wir in der Lage sind, für die Zukunft zu handeln.

Die Vorlage scheint mir heute ausgewogen und auch vertretbar zu sein. Deshalb müssen wir mit aller Kraft das Alpen transit-Projekt klar unterstützen. Nur so steigt die Glaubwürdigkeit der Schweiz in Europa wieder. Mit dem Willen der Schweiz, in den Alpen transit zu investieren, werden sowohl der Standort Schweiz in Europa als auch die innerschweizerische Verbesserung im öffentlichen Verkehr wesentlich verstärkt. Nur mit einem solchen grosszügigen Projekt wird auch die Kapazität geschaffen, um im grossen Massstab Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und um im Personenreiseverkehr mit dem Autobahnnetz zeitlich konkurrenzfähiger zu werden.

Die Vorlage ist ein ausgewogenes Gesamtpaket. Es besteht kein Ungleichgewicht zugunsten der Ostschweiz respektive zu Lasten der Westschweiz oder umgekehrt.

Als Ostschweizer stelle ich fest, dass die Zusatzbotschaft vernünftig ist und dass auf übertriebene Ausbauten verzichtet wird. Es sind jedoch klare Qualitätsverbesserungen zu erkennen, welche sogar – allerdings nur knapp – bis in den Kanton Thurgau reichen. Dennoch stimme ich der Vorlage in den wesentlichen Punkten ganz klar zu.

Ich möchte jedoch gleichzeitig davor warnen, mit zu vielen sogenannten Optionen, deren Kostenfolgen wenig klar sind, das Alpen transit-Konzept ausfransen zu lassen. Das Mehrkostenrisiko ist hoch, wenn alle Zusatzanliegen aus allen Regionen zum vollen Nennwert genommen werden. Wir müssen heute Respekt vor der finanziellen Verkräftbarkeit, zuerst für den Bund und ab Inbetriebnahme für die Bahnen, haben. Dieser Respekt zwingt uns zum Masshalten und zur Konzentration auf das Nötige. Das Baukastenprinzip ist die richtige Antwort darauf.

Ich möchte auch vor der Illusion warnen, im Alpen transit-Projekt könnten alle Kreise und alle Kantone, alle Verkehrsanliegen und alle Wünsche berücksichtigt werden. Es gibt vor und nach der Neat auch noch andere Aufgaben zu erfüllen. Aber wir wollen beweisen, dass wir Schweizer noch oder wieder in der Lage sind, für die Zukunft zu handeln. Ein Nein zur Neat wäre Rückschritt. Ein Ja zur Neat hingegen ist wohlverständlicher und ausgewogener Fortschritt.

Das Projekt Alpen transit inklusive Ostschweiz ist heute staatspolitisch breit abgestützt, finanziell noch knapp verkräftbar, umweltfreundlich, sinnvoll und verkehrspolitisch weitsichtig. Kurz, die Neat ist die einzig richtige Antwort der Schweiz auf unsere Bedürfnisse für das 21. Jahrhundert, und zwar für das Inland und auch für Europa.

Danioth: Als die Urner am 26. Mai 1231 von König Heinrich VII. auf dessen Pfalz in Hagenau den Freiheitsbrief erhielten, ging es dem König nicht allein um die Anerkennung des Freiheitswillens der alten Eidgenossen. Er bequeme sich vielmehr zu diesem Schritt, weil ihm die Urner den freien Durchgang durch die kurz zuvor bezungene Schöllenen und damit den Passübergang über den Gotthard sicherten. Während der inzwischen verflossenen 760 Jahren bildeten die Urner mit dem Gotthard und dessen Verkehrsgeschehen eine eigentliche Schicksalsgemeinschaft, die aktiv mitzubestimmen sie stets bestrebt waren. Dieses Verkehrsgeschehen am und über den Gotthard wurde zu einem Auf und Ab im Leben des 34 000-Seelen-Volkes. Das Land am Gotthard, das von einer kontinuierlichen Abwanderung betroffen und nun in den drohenden Abbau von Bundesarbeitsplätzen miteinbezogen ist, wird daher seiner geographischen Lage und seiner Kleinheit wegen wie kaum ein anderer Mitstand der Eidgenossenschaft vom Entscheid und von der Verwirklichung des gewaltigen neuen Verkehrsweges über oder eben durch den Gotthard betroffen sein.

Ich möchte an das Bild meines Kollegen Rüesch mit der Teufelsbrücke anknüpfen. Er hat erwähnt, dass der Teufel mit dem Stein daneben getroffen habe. Es war nicht ganz so, auch wenn es eine Sage ist. Der Teufel wollte zwar die Brücke zer-

stören, wurde aber durch ein altes Frauei daran gehindert, das ihn in ein Gespräch verstrickte, als er sich kurz verweilte, und das vor dem Weggehen dem Stein ein Kreuzlein einprägte. Daraufhin hat der Teufel die Flucht ergriffen. Es will mir scheinen, wir Urner heute hätten die Aufgabe, wie dieses alte Frauei dem Moloch Verkehr ein Kreuzlein aufzuzwingen, um ihn in Schranken zu bringen.

Wenn Sie in der Botschaft auf Seite 91 lesen, dass bis zum Jahre 2020, also kurz nach Eröffnung der Neat, 140 Millionen Tonnen Güter durch die Alpen rollen sollen – einzelne Prognosen, Herr Bundesrat, Sie kennen sie, gehen noch viel weiter –, müssen wir diesen Moloch doch etwas beschränken.

Doch dieser nüchternen Einschätzung zum Trotz verschliessen wir Urner uns der realistischen Einsicht nicht, dass die Schweiz die Alpen transversale benötigt, und zwar als Beitrag zur Verkehrsbewältigung für und in Europa. Für uns ist denn auch das Evaluationsergebnis der Neat-Botschaft zugunsten des Gotthards als Hauptachse keineswegs eine Ueberraschung, sondern stellt lediglich die Bestätigung der zentralen verkehrsgeographischen Rolle unseres Kantons dar.

Die Beratungen in der Ständeratskommission haben sichtbar werden lassen, dass ausser dem internationalen Aspekt, es ist heute verschiedentlich in den Voten erwähnt worden, auch nationale Anliegen – ich möchte sagen durchaus legitime Interessen – mit dem neuen gigantischen Verkehrswerk verknüpft werden. Dies zeigt sich vor allem darin, dass Westschweizer und Walliser, Ostschweizer und Zürcher, und nicht zu vergessen unsere lieben Bündner Freunde, die Verkehrsgunst der neuen Alpen transversale als Anschluss an eine Hochleistungsbahn optimal nützen möchten. Derartige Optionen werden offengehalten, und selbst die Luzerner und – wie Sie dem Antrag von Kollegin Simmen heute entnehmen – das weitere grosse Mittelland sehen darin eine Chance für die spätere Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs. Die Tessiner beispielsweise machen sich bereits Gedanken über den Anschluss Richtung Wirtschaftszentren der Poebene. All diese regionalen Anliegen sind verständlich, und ich unterstütze hier – wie bereits in der Kommission – eine vernünftige Ausdehnung der Planungsräume. Doch, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wie steht es mit uns Urnern?

Die meisten dieser Verkehrsstränge münden beim Eintritt auf unser Territorium in der Urner Reussebene in einen einzigen grossen Verkehrsraum aus. Wir Urner wollen im Grunde keine Neat für uns und unsere Mobilität und unseren Anschluss an die weite Welt! Wir sagen vielmehr notgedrungen ja. Dieses Ja zählt etwas. Aber dieses Ja sagen wir nur, insofern und insoweit diese Neat unsere gegenwärtige und voraussichtlich beträchtliche zukünftige Verkehrsbelastung zu zügeln und zu beschränken in der Lage sein wird. Unseren Lebensraum müssen auch nachher der Gotthard und die Täler zu seinen Füessen bilden.

Dieses kleine Land, das den Menschen bei einer Fläche von 107 Quadratkilometern für Wohnen, Arbeit und landwirtschaftliche Bewirtschaftung und bei über 53 Prozent unproduktivem Land schon viele Eingriffe und Opfer für nationale Werke und Verkehrsadern abverlangt hat, soll einen weiteren Verkehrsstrang aufnehmen!

Zusammen mit meinem Kollegen aus dem Kanton Uri bin ich entschlossen, dem in einer Ständesinitiative zum Ausdruck gekommenen deutlichen Willen des Urner Volkes – meines Wissens bisher die erste und einzige Willenskundgebung des Volkes zu derartigen Verkehrsfragen – Nachdruck zu verleihen. Volk und Behörden von Uri können und wollen zu einer derartigen weiteren Leistung im nationalen und internationalen Interesse nur ja sagen, wenn letztlich die Gesamtbilanz in den ökologischen Verhältnissen eine deutliche Verbesserung erfährt.

Nach meiner Ueberzeugung haben wir Schweizer nicht die geringste Veranlassung, die keineswegs selbstverständliche neue Dienstleistung den anderen Ländern Europas und vorab den Wirtschaftszentren zu Dumpingpreisen anzubieten. Ich meine damit nicht nur Verbilligungen zu Lasten unserer Bundeskasse und unseres geplagten Finanzministers, ich meine auch Verbilligungen zu Lasten unserer Umwelt.

Die neue Alpen transversale ist wertvoll, und sie soll daher

auch ihren Preis wert sein. Der Erfolg des Werkes und die Erfolgsaussichten in Parlament und Volk stehen und fallen mit der Akzeptanz des neuen Verkehrsweges durch die potentiellen Benützerkreise. Die spätere Umlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beziehungsweise die Realisierung des kombinierten Verkehrs in Europa sind Voraussetzung und Zielsetzung zugleich: Voraussetzung deshalb, weil nur bei einer sinnvollen und genügenden Auslastung dieser Neat eine Kosten-Nutzen-Analyse einigermaßen positiv oder zumindest verantwortbar ausfällt. Ich verweise auf die Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der bundesrätlichen Botschaft. Zielsetzung deshalb, weil mit der Verkehrsverlagerung, vor allem des Schwerverkehrs auf die Schiene, die zunehmend geforderte Entlastung der Umwelt von negativen Emissionen erreicht und der Lebensraum der Bewohner betroffener Gegenden erhalten und verbessert werden kann.

Wir haben es hier mit einer seltenen und glücklichen Harmonie zwischen ökonomischen und ökologischen Zielen zu tun. Je besser die Neat genutzt wird, um so wirtschaftlicher ist deren Betrieb, und um so mehr profitiert die Umwelt.

Aus diesem Grunde genügt nach meiner Ueberzeugung und derjenigen der Kommissionsmehrheit die Festlegung der Ziele im Grundsatzartikel nicht, auch nicht in der Fassung des Nationalrats von Artikel 2 Buchstabe c. Wirksam können diese Ziele – Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweiz in Europa und Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen – nur verfolgt werden, wenn zusätzlich fördernde Massnahmen – ich betone das jetzt schon: fördernde Massnahmen – ergriffen werden, um auf dem Wege einer sinnvollen internationalen Verkehrsteilung sicherzustellen, dass alpenquerende Gütertransporte auf lange Distanzen im kombinierten Verkehr bzw. in der Schweiz grundsätzlich und dauernd auf der Schiene abzuwickeln sind.

Hierzu genügen punktuelle flankierende Massnahmen mit Wirkung allein auf der Strasse nicht. Es bedarf eigentlicher Förderungsmassnahmen für das neue Schienenwerk. Die neue Alpentransversale muss aufgrund umfassender und gezielter Förderung mit einem hohen betrieblichen Auslastungsgrad rechnen können. Dies setzt bereits im Zeitpunkt der heutigen Beschlussfassung durch das schweizerische Parlament eine klare politische Akzeptanz im In- und vor allem im Ausland voraus. Wir dürfen unter gar keinen Umständen riskieren, grünes Licht für eine Investition in der Grössenordnung von Dutzenden von Milliarden zu geben, ohne Gewähr zu haben, dass dieses Europa, das uns heute zu einem solchen Angebot drängt, dasselbe dann tatsächlich auch in Anspruch nimmt. Das Junktim zwischen der Neat und dem Transitabkommen, von dem vorhin gesprochen wurde, kann niemand leugnen. Die Frage ist nur, wie es politisch in die Tat umgesetzt wird. Hierzu habe ich einen Vorstoss eingereicht.

Schliesslich darf sich der Finanzierungsbeschluss in der Praxis nicht als Barriere gegen die Verwirklichung begründeter ökologischer und siedlungspolitischer Anliegen auswirken. Die beiden von mir eingebrachten und von einer Mehrheit der Kommission unterstützten Bestimmungen von Artikel 1 bis des Beschlusses A (Förderungsmassnahmen) und von Artikel 1 bis des Beschlusses C (Vorbehalt der gesetzesbedingten Mehrkosten) können nach Auffassung der Urner Regierung zu eigentlichen Schicksalsartikeln der Neat-Beschlüsse werden. Für mich – sowohl als Urner Ständesvertreter wie als eidgenössischer Parlamentarier – steht damit auch unsere Glaubwürdigkeit, aber, Herr Kollege Uhlmann, auch jene des Auslandes auf dem Spiel.

In diesem Sinne sagt Uri ja zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale – aber zu einer Neat, die Technik und Umwelt versöhnt, zu einer Neat, deren Bedingungen nicht einfach von Planern und mächtigen Wirtschaftskreisen in den europäischen Zentren diktiert, sondern von der Eidgenossenschaft und den Kantonen gemeinsam und im Umfang ihrer Betroffenheit aktiv mitgestaltet werden.

Ich kämpfe nicht für Millionen und Milliarden zugunsten gigantischer Verkehrsinfrastrukturen, sondern für die Erhaltung des Lebensraumes eines kleinen Volkes, des Volkes am Gott-

Schmid: Das Vorhaben, das mit vorliegendem Geschäft in die Wege geleitet werden soll, ist seiner Zielsetzung und seinem Umfang nach ein verkehrspolitisches und finanzpolitisches Jahrhundertvorhaben, das einer gründlichen und genauen Ueberprüfung bedarf. Es ist zu verlangen, dass die Investitionen in der Höhe von heute geschätzten rund 15 Milliarden Franken einer unabwiesbaren Notwendigkeit entsprechen. Diese Notwendigkeit erscheint mir hinlänglich nachgewiesen zu sein.

Die Güterverkehrsströme, welche die Schweiz auf der Nord-Süd-Achse durchqueren, sind heute schon erheblich. Sie belasten unsere Verkehrsinfrastruktur und unsere Umwelt in hohem Masse. Der europäische Binnenmarkt wird den Gütertausch innerhalb der EG noch vermehren – mit der Konsequenz, dass namentlich der alpentransitierende Güterverkehr die Schweiz nochmals zusätzlich belasten wird. Wenn wir auch als ausserhalb der EG stehender Staat die Freiheit des Güterverkehrs in Europa nicht behindern und unsere verkehrsgeographische Lage nicht missbrauchen wollen, werden wir gezwungen sein, diesen Transitverkehr als Dienstleistung zugunsten unserer Nachbarstaaten in möglichst freizügiger Weise zu gestalten.

Es entspricht unserer allgemeinen Verkehrspolitik, die den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt, den Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Dies ist unsere auch vom Bundesrat gegenüber der EG vertretene Verkehrspolitik. Wenn wir den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen wollen, haben wir auf der Schiene ein Angebot bereitzuhalten, das dem entsprechenden Verkehrsaufkommen in der Zukunft Rechnung tragen kann. Mit dem Alpentransit-Beschluss sollen die entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt werden.

Die Alternative zu diesem Vorhaben wäre die Zulassung des Transitgüterverkehrs auf unseren Strassen, was innenpolitisch schlechterdings unmöglich ist. Der EG die Benützung unserer Strassen zu verbieten, ohne gleichzeitig eine leistungsfähige Alternative auf der Schiene anzubieten, ist keine realistische Variante. Dies würde die Schweiz in einen nicht nur verkehrspolitischen Konflikt mit der EG bringen, der nicht in unserem Interesse sein kann. Ich teile daher die Auffassung des Bundesrates, dass die Erstellung von Alpentransversalen notwendig ist.

Sind wir im Grundsatz mit dieser Zielsetzung einverstanden, haben wir dafür zu sorgen, dass es nicht bei einer bloss deklamatorischen Beschlussfassung der Räte bleibt. Wir müssen alles daran setzen, dass dieses Ziel innert vernünftiger Frist verwirklicht werden kann. Das heisst vor allem, den Alpentransit-Beschluss einem möglichst breiten Konsens zugänglich zu machen. Auch wenn in der letzten Zeit der Begriff «Konsens» nicht mehr jenen Stellenwert hat, der ihm in der Vergangenheit zugemessen wurde, kommen wir bei unserem politischen System ohne einen breiten Konsens nicht aus. Die neuerdings vielgepriesene und über alle Massen überhöhte Konfliktfähigkeit hilft uns da nicht weiter. Wir wollen ein Ziel erreichen und nicht Konfliktfähigkeit beweisen. Das führt dazu, dass ich die Ergebnisse der ständerätlichen Kommissionsberatung insoweit voll unterstütze, als sie es erlauben, auf die Interessen und die Begehren der verschiedenen betroffenen Landesteile einzugehen. Die zusätzlich beantragten Prüfungen und Abklärungen sind sachlich begründet. Diese Ueberzeugung habe ich nicht am grünen Tisch gewonnen. Es waren die Augenscheine, die mich im Rahmen der Kommission überzeugt haben, dass diese Anliegen berechtigt sind.

Im Wallis haben wir den Raum Visp vom Trasse der BLS aus überblickt und feststellen müssen, dass der Raum Visp aufgrund der Ueberbauung und der durch diesen Raum führenden Achsen schon heute überfüllt ist. Wenn die Autobahn noch durch diesen Raum durchgeschleust werden soll, ist für die Neat sehr wenig Platz. Daher ist es richtig, den Planungsraum nach Nordosten zu vergrössern.

Für den Raum Uri lag der Kommission kein separater Antrag mehr vor, aber es steht fest, dass hier Varianten geprüft werden sollen, die die Siedlungen im engen Reusstal nicht noch mehr belasten.

Im Bündnerland haben wir die Surselva auf der ganzen Länge

überflogen und sind zur Ueberzeugung gekommen, dass der Werkverkehr der Neat unmöglich über die bestehenden Strassen geführt werden kann. Er muss über das Trasse der RhB geführt werden, die für diesen Zweck auf die notwendige Kapazität auszubauen ist.

Im Raume Luzern haben wir zur Kenntnis genommen, dass der durch die Anbindung der Ostschweiz an die Neat zusätzlich generierte Verkehr diesen Knotenbahnhof überlastet. Dass für die im Bereiche der Neat befindlichen Knotenbahnhöfe eine Kapazitätsausweitung erfolgen muss oder zumindest zu prüfen ist, steht für mich fest. Auch die Kapazitätserhöhung der Zufahrten – nicht nur im Norden, auch im Süden – ist offensichtlich notwendig.

Diese Begehren um Prüfung weiterer Varianten und weiterer Möglichkeiten sind begründet, die Erfüllung dieses Prüfungsauftrags ist unerlässlich. Es handelt sich hier nicht um Geschenke, nicht um eine Selbstbedienungsaktion, sondern darum, die betroffenen Regionen nicht über Gebühr zu belasten. Es ist darüber hinaus auch ein Akt politischer Klugheit. Wir brauchen den Konsens auch in der Realisierungsphase, den Konsens, den wir in der Regel nur auf das Referendum hin erstreben.

Die Geschichte nationaler Vorhaben ist in letzter Zeit nämlich voll von Beispielen gefährdeter, verzögerter und gescheiterter, aber beschlossener Vorhaben, und zwar weil wir – sei es aus grundsätzlichen, sei es aus finanziellen Ueberlegungen – offensichtlich nur mangelhaft Rücksicht auf die regionalen Interessen genommen haben: Kaiseraugst, Rothenthurm, Sisach, Mattstetten – die Liste liesse sich beliebig verlängern.

Es nützt nichts, in den Räten mit Mehrheit zu beschliessen und das Referendum mit Erfolg zu überstehen, wenn wir dann bei der Realisierung an lokalen und regionalen Widerständen scheitern. Es dürfte nicht zuletzt Aufgabe des Ständerats sein, diesem Gesichtspunkt zum Durchbruch zu verhelfen.

Dass die Berücksichtigung solcher Interessen das Vorhaben verteuert und unter Umständen sogar bedeutend teurer werden lässt, ist nicht zu bestreiten. Dies haben wir aber deutlich zu sagen, damit uns das Volk nicht eines Tages vorwerfen muss, wir hätten auf diesen Aspekt nicht hingewiesen. Wir wollen dies auch so deutlich sagen, aber wir wollen ebenso deutlich sagen, dass die Realisierung der Neat vorab kein finanzieller, sondern ein politischer Entscheid von erstrangiger Bedeutung ist. Wenn wir im europäischen Rahmen keine schwerwiegenden Verkehrskonflikte provozieren und gleichzeitig den Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen wollen, müssen wir die Neat bauen. Wenn der Preis hierfür die Berücksichtigung regionaler Interessen ist, haben wir diesen Preis im wohlverstandenen Interesse des gesamten Staates zu bezahlen.

Es ist auch auf die Ostschweiz zu sprechen zu kommen. Es ist selbstverständlich, dass ich als Vertreter eines Ostschweizer Kantons und als Mitglied der Ostschweizer Regierungskonferenz den Einbezug der Ostschweiz in die Neat begrüsse, auch wenn ich nach wie vor der Ueberzeugung bin, dass eine Ostalpenbahn für die Bewältigung des kommenden Transitverkehrs über die Ostschweiz die richtige Lösung gewesen wäre. Trotzdem kann ich dem vorliegenden Projekt zustimmen, wobei ich allerdings ausdrücklich bedaure, dass mit diesem Projekt die Interessen des Kantons Schwyz tangiert werden, da zweifellos durch den Bau eines Hirzeltunnels die SOB-Strecke zwischen Pfäffikon und Arth-Goldau über den Sattel markant an Bedeutung verlieren wird. Das ist um so mehr zu bedauern, als damit eine wichtige Verbindung zwischen dem Talkessel von Schwyz und dem äusseren Kantonsteil der March und der Höfe betroffen wird. In der Kommission fand sich keine Möglichkeit mehr, dieses Problem zu lösen.

Ich kann mich nur wiederholen und dieser Anbindung der Ostschweiz an die Neat zustimmen, aber nur mit dem von der Kommission geschaffenen Junktim: keine Neat-Vorlage ohne gleichzeitige Ostschweizer Vorlage, und keine Ostschweizer Vorlage ohne gleichzeitige Neat-Vorlage! Mit diesem Junktim wird die gouvernementale, loyale, stille und daher meist vergessene und übersehene Ostschweiz für einmal jener Wertschätzung für würdig erachtet, auf die andere Landesgegenenden von selbst Anspruch haben. *(Zwischenruf Huber:*

Hört, hört!) Ja: Hört, hört! Dieser Kommission lag ein Antrag vor, das Inkrafttreten vom Abschliessen eines Staatsvertrages mit der EG abhängig zu machen, der die in Artikel 1bis enthaltenen Ziele berücksichtigen würde.

Die Ziele des Artikels 1bis teile ich. Die Neat ergibt wirklich nur dann einen Sinn, wenn es uns gelingt, den das Land durchquerenden Verkehr von der Strasse grundsätzlich auf die Schiene zu bringen, sonst müssen wir die Neat nicht bauen.

Wer hier von einer Beschränkung der freien Wahl des Verkehrsmittels redet, der soll das Referendum ergreifen. Und wer das Referendum unterstützt, der muss wissen, dass er den EG-Transit auf der Strasse haben wird. Das ist die politische Kernfrage, der wir nicht ausweichen können, und sie ist es auch wert, deswegen einen Referendumskampf auszufechten.

Ich bin nicht gegen Artikel 1bis, wie auf der Fahne vermerkt, nachdem die erwähnte Verknüpfung zwischen Inkrafttreten und Vertragsabschluss in Artikel 18 und Artikel 1bis aus der Vorlage entfernt worden ist. Ich hatte mich gegen eine solche Verknüpfung gewandt, weil ich den Bundesrat in seiner Verhandlungsführung nicht unnötig einschränken will und weil ich überzeugt bin, dass der Bundesrat diese Verhandlungen auch in Beachtung des in Artikel 1bis genannten Grundsatzes führen wird. Ihn darin zu bestärken ist der Sinn des rechtlich unverbindlichen, politisch aber nicht zu missachtenden Postulats, das ich unterstütze.

Zum Schluss möchte ich Sie noch ersuchen, bei Beschluss D einem kleinen Kanton eine Sympathiebezeugung zu erweisen.

In diesem Sinne stimme ich für Eintreten.

Frau Bühler: Lassen Sie mich zuerst ein Stimmungsbild malen. Die Beratung dieser Vorlage kam mir auf weiten Strecken vor wie ein Hochseilakt, bei dem dauernd links und rechts schnappende Ungeheuer gefüttert sein wollten. Auch das Bild eines Basars wäre nicht schlecht gewählt. Doch Spass beiseite: Die Neat-Vorlage verdient gute Noten. Ich füge hinzu – und ich freue mich darüber –, dass aus der Ständeratskommission sogar eine verbesserte Version hervorgegangen ist. Wenn der Eindruck entstanden sein sollte – und der Eindruck wäre richtig, wie Kästner sagen würde –, dass die Akzeptanz dieser Vorlage mit Zuckerchen erkaufte wurde, so ist dazu immerhin zu sagen, dass die Zuckerchen meist zur Versüssung von bitteren Pillen dienen.

Im Klartext heisst das: Der Transitverkehr bringt für die betroffene Bevölkerung ausser Belastungen nichts, rein gar nichts. Jedermann wünscht zwar einen guten Anschluss an wichtige Verkehrswege, aber den Verkehr selber will niemand. Es ist in dieser Situation eine Selbstverständlichkeit, dass versucht wird, die Einwirkungen auf den Lebensraum so gering wie möglich zu halten, und ebenso selbstverständlich, dass der Einsatz der beschränkten Mittel Kopfzerbrechen bereiten muss. Verteilkämpfe sind programmiert.

Es geht für die betroffene Bevölkerung um Existentielles. Die Grenze der Belastbarkeit ist erreicht und oft überschritten. Es muss gelingen, den bisherigen und den künftigen Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dieser Verkehr muss an der Kapazität der Neat, der neu geschaffenen Möglichkeiten, seine Grenze finden. Dieses Ziel visiert bereits die bundesrätliche Vorlage an. In den Kommissionsvorschlägen wird der Weg zu diesem Ziel noch konkretisiert, so in Artikel 1bis des Bundesbeschlusses A.

Es ist nicht erstaunlich, dass sich genau an diesem Punkt die Opposition manifestiert. Man könnte fast von einem Glaubenskrieg sprechen. Mit der Forderung, die Strasse vom Güterfernverkehr zu entlasten, wird am Kredo der Strassenverkehrs- und Automobilverbände gerüttelt. Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ist in Gefahr! Das ist richtig. Wir wollen nicht Milliarden für die Neat ausgeben und trotzdem die Strassen bis zum Gehnichts mehr mit Güterfernverkehr vollgestopft haben.

Der Aufschrei des vereinigten europäischen Lastwagengewerbes ist verständlich. Was ich nicht verstehen kann, ist, dass sich die schweizerischen Automobilverbände diesem Protest anschliessen. Gibt es tatsächlich Automobilisten, die eingeklemmt zwischen Kolossen der Landstrasse und umnebelt

von Dieselgestank die Freiheit des Lastwagengewerbes mitgeniessen? Das ist schlicht undenkbar. Die Automobilverbände müssen sich schon überlegen, wen sie eigentlich vertreten. Darauf zu zählen, dass ihre Mitglieder allesamt Masochisten seien, ist doch etwas kühn.

Auch aus rein finanziellen Erwägungen darf es keinen Zweifel daran geben, dass die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene zwingend sein muss; das Milliardenwerk ist sonst nicht zu verantworten. Bereits beim geringsten Zweifel an unserem festen Willen können die Schlagzeilen der letzten Tage an Realität gewinnen. Ich zitiere zwei davon: «Neat, ein ökologischer Blödsinn»; «Gegen Lastwagen hilft keine Neat».

Ich teile diese Meinungen nicht. Wir schaffen mit der Neat eine Möglichkeit der Verlagerung, auch wenn das Junktim EG-Transitabkommen und Neat vor der Kommission keine Gnade fand. Wir geben Bundesrat Ogi mit dieser Neat eine scharfe Klinge in die Hand. Es ist an ihm, damit zu fechten. Er wird dies um so überzeugender tun können, je klarer hier im Parlament zum Ausdruck kommt, dass ohne eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs die Realisierung des Projektes Neat tatsächlich Blödsinn wäre.

Noch besteht kein konkreter Anlass zu vermuten, dass wir die Neat nicht sinnvoll nutzen wollen und werden. Allerdings sind mir in der letzten Phase der Kommissionsverhandlung gewisse Zweifel gekommen. Ich habe mich deshalb in der GesamtAbstimmung zum Beschluss A der Stimme enthalten. Ich wollte damit signalisieren, dass nur bei einer sinnvollen Nutzung die Neat auch ihren Preis wert ist. Ich erwarte eine ganz klare Willensäußerung von Bundesrat Ogi, dass sein eiserner Wille, die Neat zu bauen, gepaart ist mit dem ebenso eisernen Willen, mittels eines Transitabkommens den Güterfernverkehr auf die Schiene zu bringen.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten und werde, sofern die Vorlage das Plenum unbeschadet übersteht, ihr auch zustimmen. Ich tue dies nicht zuletzt auch deshalb, weil ich überzeugt bin, dass es zum Bau der Neat keine Alternative gibt. Das Liebäugeln mit einer zweiten Selbstfahrröhre ist völlig unrealistisch. Die erste Röhre war ein Jahrhundert-Fehlentscheid. Man hätte schon damals einen Eisenbahn-Basistunnel bauen müssen. Eine zweite Selbstfahrröhre wäre schlichter Wahnsinn. Es hiesse, die Schweiz vom Moloch Verkehr auffressen zu lassen. Zur Neat gibt es keine Alternative. Ich bin für Eintreten.

M. Ducret: Lorsque nos prédécesseurs ont construit les traversées alpines, les Alpes, les rochers et le financement étaient les obstacles alors que les habitants étaient les moteurs. Les choses ont un peu changé. On n'a pas du tout parlé ce matin de l'obstacle technique, grâce aux compétences des ingénieurs – il y en a qui nous écoutent en ce moment dans cette salle – qui vont pouvoir résoudre tous les problèmes.

J'évoquerai le problème du financement dans un instant. Seul M. Cavadini l'a mentionné et pourtant c'est un gros problème. Par contre, on a beaucoup parlé de tous les inconvénients. Il y en a de deux sortes: ceux chez qui la ligne passe et qui en voient tous les défauts et ceux chez qui elle ne passe pas et qui voudraient bien la voir passer. Cette curieuse situation conduit dans les mêmes régions à nous demander tout à la fois beaucoup moins et beaucoup plus de présence. Notre collègue lucernois voudrait absolument voir passer les trains à Lucerne. Voilà un bon mouvement que nous devrions suivre s'il ne coûtait pas plusieurs centaines de millions.

Comme opposants, il y a aussi les oubliés de ce nouveau grand projet de tunnel alpin, la Suisse romande et la Suisse orientale. Le projet a été de répondre à ces deux grands oubliés. On m'avait fait remarquer avec un sourire narquois que ni le Gothard, ni le Loetschberg ne passaient vraiment en Suisse romande. Mais je remarque quand même qu'ils ne passent ni dans la vallée de la Limmat, ni dans celle de la Linth, et encore moins dans la vallée du Rhin. Cependant, pour amadouer l'est de la Suisse, le Conseil fédéral a proposé de nouvelles dépenses pour un montant de 830 millions de francs, alors que pour l'ouest de la Suisse il n'y a pas de million du tout, mais six lignes à l'article 5 qui disent que la Confédéra-

tion s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale, donc romande, au réseau européen à haute performance par la construction et la modernisation du tronçon Genève-Mâcon et le raccordement de Bâle. La commission a aussi rajouté à juste titre «des liaisons avec la France entre Bâle et Genève ainsi que vers l'Italie». A la question de savoir ce que signifie ces six lignes, on peut répondre que la Suisse romande devra, si elle le veut, se payer le raccordement avec la France. Cela ne m'empêche pas de voter l'entrée en matière après avoir essayé de soutenir le Conseil fédéral au maximum tout au long des travaux de la commission.

Il y a un fameux oubli chez nos amis de la Suisse centrale, qui ne voient que les inconvénients et aucun des avantages. Est-ce qu'investir des milliards de francs dans la ligne du Gothard va vraiment se faire sans aucun avantage pour les entreprises locales? Est-ce que des retombées économiques importantes n'auront pas lieu pour l'industrie et le commerce des cantons d'Uri, de Schwytz, du Tessin et d'autres? La richesse d'Uri, c'est le Gothard. C'est vrai aujourd'hui, comme cela l'était hier et le sera demain. D'ailleurs, j'ai lu dans la presse que le canton d'Uri se plaignait qu'il n'y ait, avec le trafic routier, plus autant de clientèle touristique dans ses hôtels. Le trafic du canton d'Uri va certainement diminuer très fortement, puisqu'il n'y aura quasiment plus de trains entre Erstfeld et Göschenen et on va faire la même chose au sud, entre Airolo et Bodio. Il y aura donc moins d'inconvénients, moins de bruit. Mais cela est extrêmement difficile à faire accepter. Je rappelle que ces cinq dernières années, en matière d'investissement ferroviaire, la Suisse orientale a reçu 363 francs pour chaque tranche de dépense de 1000 francs, le deuxième arrondissement, donc l'axe Bâle-Chiasso, a reçu 475 francs et la Suisse romande, premier arrondissement, 162 francs. Ces chiffres ont aussi des retombées sur l'économie régionale et, de toute évidence, l'ouest de la Suisse est assez négligé.

Mme Bühler, dans son discours, se prononce contre le trafic routier à travers la Suisse. Mais, le fait de repousser ce trafic routier en dehors de nos frontières ne le supprime pas. Cela ne fait que l'imposer aux autres, c'est-à-dire au Brenner, donc aux Autrichiens, et aux Genevois, dans une certaine mesure, parce que l'autoroute qui franchit le tunnel du Mont-Blanc passe sur la frontière franco-suisse. A six kilomètres de chez moi, il passe deux fois plus de camions qu'il n'en passe au Gothard! Assez curieusement, les Genevois ne disent pas grand-chose et ne se sont jamais tellement plaints. Aurions-nous meilleur caractère? Très franchement, je n'en suis pas sûr. Mais peut-être avons-nous un sens du consensus et de la collaboration internationale plus avancé.

Nous venons maintenant de découvrir les «anti-traffic» professionnels que sont les Verts. Je pense que leur position est indéfendable. Elle est incroyable. Ce n'est, je l'espère, qu'une attitude électorale – ils changeront peut-être d'avis après les élections – mais qui risque quand même de nous mettre mal avec toute l'Europe. On va se battre avec nos voisins et heureusement que l'on n'utilise plus la force, sauf dans quelques pays encore. Créer un tel blocage au centre de l'Europe, dans une région déjà difficile à traverser en raison de la présence des montagnes, instituer un blocage légal contre le trafic est quelque chose d'extraordinaire et de complètement faux, d'antieuropéen et même d'antihumain parce que l'on risque de condamner des industries du Sud et du Nord à des difficultés économiques considérables, sans parler des difficultés en Suisse.

Enfin, le plan financier est à mes yeux probablement la plus grande difficulté, et non la montagne ou les oppositions locales. Si le projet prévoit actuellement 15 milliards de francs d'investissement, on nous affirme que la charge annuelle sera de 600 millions de francs supplémentaires pour les chemins de fer. Nous rendons pourtant hommage à nos chemins de fer tout au long de nos débats parce que nous leur confierons l'exploitation. Inutile de se faire du souci, ils réussiront sûrement. Un sondage d'opinion dans le canton de Zurich a, paraît-il, montré que la population était satisfaite de nos chemins de fer à 80 pour cent. Je crois que nous pouvons l'être nous aussi, et c'est justifié. Ils vont pouvoir remplir toutes leurs obligations en ce qui concerne le trafic.

Vont-ils pouvoir assumer leurs obligations en ce qui concerne les finances? Je crois que d'emblée nous devons avoir le courage de dire que ce ne sera financièrement pas possible.

Il s'agit, en effet, d'une charge de 600 millions, mais qui à mon avis sera plutôt de 1 milliard 400 millions, car ces dernières années et notamment en 1989 chaque fois que les CFF ont augmenté leurs investissements en cours d'exercice – en 1989 d'environ 1 milliard 700 millions de francs – dans les comptes 1990 que nous avons en main la charge financière – amortissement et intérêts – a augmenté de 154 millions de francs, c'est-à-dire qu'on est loin du 4 pour cent dont on nous parle, on est plus près du 9 pour cent. Or, 9 pour cent de 15 milliards, ce n'est pas 600 millions, c'est 1 milliard 350 millions. C'est ce que les CFF devront couvrir. C'est impossible. Il faudrait ici se retourner à nouveau du côté des Verts qui disent que financièrement ce ne sera pas possible et rappeler que cela n'a jamais été possible: les chemins de fer n'ont jamais couvert les investissements. La ligne du Loetschberg qui nous est chère, mon cher ami ministre des transports, car c'est une ligne très intéressante sur le plan technique et qui passe chez vous – malheureusement arrivée à fin de construction en 1913, elle n'a pas connu, pour des raisons internationales, le succès financier économique et de transport qu'elle aurait dû connaître – a emprunté sous forme d'hypothèques l'essentiel des investissements. Le Loetschberg n'a jamais payé un centime d'intérêt sur les hypothèques qui, aujourd'hui, ne valent plus rien.

Par conséquent, si cela n'était pas possible dans le passé, comment voulez-vous que cela le devienne demain, avec des investissements aussi lourds? Nous devons regarder la réalité en face et décider que nous allons faire cet effort, accepter le projet, mais il faudra que, dès l'instant où les investissements seront terminés, l'on inscrive dans le budget de la Confédération entre 1,5 milliard et 2 milliards de dépenses à titre d'aide aux chemins de fer. Sans cela, ni la Société du Loetschberg ni les Chemins de fer fédéraux ne pourront faire fonctionner de trains sur ces lignes. C'est ma conviction, et les Chemins de fer fédéraux la partagent. Ce n'est toutefois pas une raison pour renoncer à ce projet et je souhaite que nous le votions, selon le vœu du Conseil fédéral, c'est-à-dire sans un certain nombre d'amendements qui l'ont surchargé et surtout sans de nouvelles demandes qui le couleraient.

Jagmetti: Wir brauchen eine leistungsfähige Nord-Süd-Schiennenverbindung. Wir wollen sie als Schweizer, weil wir kein In-seldasein fristen, sondern eine Brücke bilden wollen. Wir brauchen sie aus der Sicht der betroffenen Regionen, und ich spreche hier als Vertreter eines Kantons, der über Jahrhunderte hinweg eine traditionell enge Beziehung zum Süden hatte. Wir brauchen sie auch aus der Sicht meiner alten Heimat, denn das Schicksal der Leventina gleicht jenem des Kantons Uri, auch am Gotthard – das haben die Urner früh gemerkt und deshalb dort, seit 1351 mit einem Zürcher Hilfsversprechen, die Herrschaft ausgeübt. Aber wir sprechen ja von heute. Heute brauchen wir diese Verbindung – es ist gesagt worden – für den Gütertransit. Einverstanden. Nur bitte, werfen wir den Blick nicht auf eine kurzfristige Entwicklung allein. Ich weiss, dass wir diese 40 Tonnen von der Strasse weg auf die Schiene bringen müssen. Aber ich bitte Sie, auch an die langfristigen Konzeptionen zu denken; es ist ein grosses Werk, das längerfristige Auswirkungen hat, und so kommt zum Gütertransit der internationale und der nationale Personenverkehr, dem das Gesamtwerk ebenso dienen muss. Ich werde deshalb für Eintreten auf diese Vorlage stimmen, habe aber einige Vorbehalte anzumelden. Ich habe nicht nach Haaren in der Suppe gesucht. Ich werde das zum Ausdruck bringen, indem ich Ihnen jetzt nicht noch eine kleine Kreditaufstockung am einen oder anderen Ort beantrage, sondern indem ich dem Wunsch Ausdruck gebe, dass wir bei diesem Projekt, das langfristig ist und langfristig verwirklicht werden muss, in der Verwirklichungsphase und in der ganzen Weiterentwicklung die grossen Linien sehen und sie beachten.

Aus der Sicht des Nichtkommissionsmitgliedes muss ich Ihnen sagen, dass ich ein Unbehagen empfinde, weil wir letzte Woche die Fahne erhalten haben, die für unsere Meinungsbil-

dung relativ wenig Grundlagen bietet. Dieses Unbehagen teilen die Kantonsregierungen – Herr Bundesrat –, die zwar zur Grundbotschaft angehört worden sind, die aber zum Anschluss der Ostschweiz keine Gelegenheit zur Vernehmlassung mehr hatten. Zwar sind Regierungsräte von der Kommission eingeladen worden – ich anerkenne das gerne –, aber eine eigentliche Meinungsbildung in den Regierungen hat nicht stattfinden können. Wir haben das erlebt, nachdem ich mit meiner Kollegin am letzten Mittwoch mit der Zürcher Regierung die Fragen noch besprechen konnten; Sie werden mir zugestehen, dass das recht kurzfristig war und zudem stattfand, nachdem die Grundentscheide durch die Vorlage des Bundesrats schon getroffen worden waren.

Meine anderen Vorbehalte betreffen das Netz: Das Netz ist im wahrsten Sinne des Wortes – und vorläufig ohne Wertung – ein Stückwerk: am Lötschberg von Frutigen bis ins Wallis, am Gotthard von Arth-Goldau bis Lugano, in der Ostschweiz vom Zürichsee bis nicht ganz nach Baar. Man kann sich fragen, ob diese Teile nun Bausteine eines Gesamtsystems sind oder ob sie da und dort Präjudizien sind. Ich sehe in den einen Bausteinen und in den anderen Präjudizien. Man hat beispielsweise beim Anschluss der Ostschweiz kaum genaue Entscheidungsgrundlagen dafür, ob nicht gescheiter ein Uetlibergtunnel direkt in Richtung Rotkreuz gebaut worden wäre oder ob es sinnvoll sei, von Zürich zunächst für mehr als eine Milliarde Franken einen Tunnel nach Thalwil und von dort für eine weitere Milliarde Franken einen Tunnel nach Baar zu bauen – und dann noch keinen Anschluss an die Gotthard-Achse zu haben. Das sind Fragen, die noch im Raum stehen. Ich stelle sie ganz bewusst vorläufig in den Raum und möchte zum Ausdruck bringen, dass das Projekt mit seinen Teilen für uns noch kein Ganzes ist, sondern erst mit der Zeit zum Ganzen werden kann.

Ein weiterer Vorbehalt betrifft die regionalen Netze: Sie kennen den Vorbehalt der Zürcher Regierung, die einen Ausbau der Linie am Zürichsee für notwendig hält, wenn die Linie neben der internationalen auch die regionale Verbindung aufnehmen soll. Dasselbe wird sich beim Seedamm zeigen, und man kann sich fragen, ob nicht eine andere Linienführung in diesem Raum ebensogut gewesen wäre. Wir kennen das Problem aber an vielen Orten. Wird nicht eine solche grossräumige Verkehrserschliessung das regionale Netz überlasten und demgemäss zu Lasten des regionalen Verkehrs gehen? Das ist wiederum eine Frage, die ich – weil wir noch nicht in der abschliessenden Realisierungsphase sind – erwähnen möchte. Wir müssen diesen Punkt bei der Weiterbehandlung des Projektes beachten. Gestatten Sie mir dazu noch eine kleine Bemerkung, die ich schon an Ihren Vorgänger gerichtet habe: Vergessen Sie die Täler an der alten Gotthardlinie bei dieser Gelegenheit nicht!

Ein letzter Vorbehalt betrifft den technischen Stand: Wir bauen eine Bahn, die in Teilen auf einem alten Netz funktionieren muss und in den neuen Teilen einem modernen Netz entspricht. Gemäss dem, was ich gehört habe, ist freilich mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem zu rechnen, was wir in der Vorlage nachlesen können. Ich möchte einfach, dass wir in der Weiterbearbeitung des Projektes auf der Höhe des technischen Standes bleiben, dass wir den technischen Stand jetzt nicht einfrieren und sagen: so ist es; sondern dass wir in der langen Realisierungsphase auf dem Stand der Technik bleiben, damit wir am Schluss ein Netz haben, das sich wirklich ins europäische Hochleistungsnetz einfügt und nicht einen gewissermassen überalterten Teil dieses gesamten europäischen Hochleistungsnetzes darstellt.

Meine Folgerung: Ich bin für eine moderne, neue, leistungsfähige Nord-Süd-Schiennenverbindung. Ich sehe die Probleme und habe sie daher ganz bewusst aufgelistet. Ich stelle Ihnen weder einen Abänderungsantrag noch einen Ablehnungsantrag – ganz bewusst nicht –, sondern schliesse mit der Aufforderung, Herr Bundesrat, dass wir es nicht einfach bei dem belassen, was wir heute vorsehen, und mit dem, was wir heute beschliessen, nicht gleichsam eine definitive Festlegung des Projektes vornehmen – der beschlossene Text ist natürlich verbindlich –, sondern dass wir uns bewusst sind, dass dieses Projekt in seiner Weiterbearbeitung einer Ergänzung, Moder-

nisierung und Anpassung an die sich wandelnden Entwicklungen und Möglichkeiten bedarf. Wir müssen am Schluss modern sein und nicht schon am Anfang in einer früheren Epoche stehenbleiben.

In diesem Sinne empfehle ich die Zustimmung zur Vorlage. Wenn ich keine Ergänzungsanträge stelle, so im Bewusstsein, dass sich Anpassungen später wahrscheinlich da und dort aufdrängen werden.

Zimmerli: Der Kanton Bern wird vom Jahrhundertprojekt Alpen transit sehr gewichtig betroffen. Ich bitte Sie deshalb um Verständnis dafür, dass ich mich als Vertreter dieses Kantons auch kurz zu dieser Vorlage äussere, obwohl ich nicht Kommissionsmitglied bin.

Der Kanton Bern kann zum Projekt Alpen transit stehen, wie es aus den Beratungen im Nationalrat und aus den Beratungen der ständerätlichen Kommission hervorgegangen ist. Das Projekt stellt eine staatspolitisch gute Lösung dar, ist verkehrspolitisch befriedigend und aus umweltpolitischer Sicht vertretbar. Ich formuliere bei dieser Qualifikation bewusst differenziert, weil ich antönen will, dass das Projekt in der politischen Auseinandersetzung vor den Räten eine sehr anspruchsvolle Phase der Optimierung durchlaufen hat, die letztlich nicht alle diskutierten Anliegen befriedigen konnte, aber insgesamt doch zu einem guten Ergebnis geführt hat. Ueber die Gleichwertigkeit der Gotthard-Achse und der Lötschberg-Simplon-Achse dürften keine Zweifel mehr bestehen. Dass die Alpenbahnen sinnvollerweise in das Konzept «Bahn 2000» einzubinden sind, leuchtet angesichts der immensen Investitionen und unausweichlichen Umweltbelastung wohl jedermann ein.

Der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Bern haben ihren Willen mehrfach deutlich zum Ausdruck gebracht, die Transitachse Lötschberg-Simplon zu unterstützen. Ich bin überzeugt, dass dies auch die Meinung der Mehrheit des Wählervolks ist, wenn es sich dazu im Rahmen eines bereits angeordneten Referendums zu äussern hat. Auch die BLS wird alles in ihrer Macht Stehende tun, um den Projektierungs- und Baupflichten voll nachzukommen, die ihr Bundesrat und Parlament auferlegen wollen. Es wurde alles unternommen, um namentlich die im Kanton Bern besonders betroffenen Regionen Kandertal und Thun-Innerport in die Projektorganisation einzubeziehen und die betroffene Bevölkerung frühzeitig und umfassend zu orientieren. Damit wurden die Voraussetzungen für eine möglichst störungsfreie Realisierung des Projekts geschaffen.

Es ist klar – Herr Schmid hat vorhin bereits darauf hingewiesen –: Nur wenn auch zeitgerecht realisiert werden kann, was sorgfältig geplant wurde, kann die Schweiz ihre internationalen Verpflichtungen im Sektor Transitverkehr auf der Schiene glaubwürdig erfüllen. Wir wollen dies aus freien Stücken und nicht unter dem Druck der Verhandlungen über ein Transitabkommen tun. Dass der Kanton Bern grösstes Gewicht auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Wallis legt, ist selbstverständlich und hat in diversen gemeinsamen Interventionen und Projektstudien Ausdruck gefunden.

Nach den Beratungen in unserer Kommission darf ich mit Befriedigung feststellen, dass den massvollen Wünschen des Kantons Bern so weit Rechnung getragen wurde, wie es nach den heute überblickbaren Verhältnissen vernünftigerweise möglich war, ohne die legitimen Anliegen der anderen Betroffenen zu vernachlässigen. Ich denke dabei insbesondere an die Verwirklichung der versprochenen Gleichwertigkeit von Gotthard und Lötschberg-Simplon im internationalen Personenverkehr, dann die damit verbundene staatspolitische Dimension des Projekts. Allein die Lötschberg-Simplon-Achse bindet die gesamte Westschweiz sowie die Kantone Bern und Wallis in den Nord-Süd-Verkehr ein. Ich denke bei einer positiven Beurteilung des Projekts aber auch an die verschiedenen Optionen, die im Verlaufe der bisherigen Diskussion sorgfältig geprüft worden sind und ihren Niederschlag vor allem auch in der Ergänzungsbotschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen trans versale und in den entsprechenden Beschlüssen auf der Fahne gefunden haben.

Es geht nicht darum, dass den Betroffenen und den interessierten Regionen leichthin Zückerchen verteilt werden, wie das von gewisser Seite etwas maliziös behauptet wurde. Öffnung ist vielmehr unabdingbar dafür, dass das grosse Werk zu einem Konsens führt. Wieviel von diesen Optionen letztlich realisierbar ist und wann dies geschehen kann, ist Gegenstand der Detailplanung, die wiederum einen Optimierungsprozess zu durchlaufen hat und für die wir heute sachlich und vor allem auch politisch die günstigsten Rahmenbedingungen zu schaffen haben. So verstehe ich insbesondere auch die Umschreibung der Planungsräume für das Nord- und Südportal des neuen Lötschberg-Basistunnels, wie sie in Artikel 4 in der Fassung der ständerätlichen Kommission enthalten ist. Ich habe volles Vertrauen, dass schliesslich nach umfassender und sorgfältiger Detailplanung die unter allen Gesichtswinkeln beste Variante realisiert werden wird. Das und nichts anderes verlangen die Regierungen der Kantone Wallis und Bern in ihren stets kongruenten Stellungnahmen zum jeweiligen Stand der Planung dieses Geschäfts.

Es ist ferner selbstverständlich, dass sich der Kanton Bern für eine möglichst umweltschonende Realisierung des leistungsfähigen Autoverlads innerhalb der vom Bundesrat anerkannten Kapazitätsgrenzen einsetzen wird. Sie kennen die Zahl: Es geht um 700 Personenwagen pro Stunde und Richtung, bezogen auf Basis- und Scheiteltunnel. Es ist sicher, dass niemand dem Kandertal zumuten will, was seinerzeit dem Simmental (Stichwort: Rawil) mit Recht erspart wurde.

Nach dem bisherigen Planungsstand kann man das Alpen transit-Projekt einigermaßen umweltverträglich realisieren, wenn man nur will, und das mögen sich die Gegner der Vorlage hinter die Ohren schreiben! Gesamthaft gesehen darf festgestellt werden, dass insbesondere auch die Planungsanliegen des Kantons Bern – soweit heute ersichtlich – im Rahmen des Möglichen berücksichtigt wurden, und zwar – ich möchte das nochmals betonen – nicht im Sinne einer Vorzugsbehandlung, sondern im Sinne einer durchaus überzeugenden gesamtschweizerischen Interessenabwägung. Deshalb kann ich dem Bundesbeschluss grundsätzlich zustimmen, wenn an seiner Philosophie, wie sie sich aus der bisherigen Beratung ergeben hat, nichts Grundsätzliches mehr geändert wird.

Gestatten Sie mir abschliessend noch eine etwas kritische Bemerkung: Ich komme nicht umhin, in die gleiche Kerbe zu schlagen wie vorhin Herr Kollege Ducret. Die BLS und damit auch der Kanton Bern, aber natürlich auch der Bund werden mit der Realisierung des Projekts bis an die Grenze des wirtschaftlich Erträglichen finanziell belastet werden. Es ist deshalb mehr als nur legitim, wenn frühzeitig und damit rechtzeitig wirklich faire Finanzierungsvereinbarungen mit den betroffenen Bahnunternehmungen abgeschlossen werden, bei denen insbesondere auch auf eine tragbare Regelung der Folgekosten hingearbeitet wird. Im finanziellen und wirtschaftlichen Bereich muss mindestens ebenso sorgfältig geplant werden wie für die Linienführung, und die eidgenössischen Räte werden darüber streng zu wachen haben. Es muss finanziell absolute Transparenz geschaffen werden, und es dürfen über die Auslegung der betroffenen Finanzierungsvereinbarungen keinerlei Missverständnisse und Unklarheiten entstehen, wenn das Unternehmen nicht in einem Katzenjammer enden soll.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten auf die Vorlage.

Frau Weber: Ich wiederhole nicht, was in dieser Riesendebatte bereits gesagt wurde. Ich möchte mich kurz fassen und mich auf die finanziellen Aspekte und auf den Sinn des Projektes beschränken.

Es fällt mir auf, dass heute morgen keine oder nur sehr wenige kritische Bemerkungen gemacht wurden. Ich denke, das war deshalb der Fall, weil jeder jedem etwas geben will, um selbst das zu erhalten, was er immer schon zusätzlich haben wollte. Ich stelle auch eine gewisse Euphorie in bezug auf diese Botschaft fest. Und ich stelle fest, dass die Begehrlichkeiten wieder einmal keine Grenzen haben. Deshalb habe ich das Wort ergriffen.

Ich bitte Sie, auf den Boden der Realität zurückzukommen. Schon der Nationalrat hat im Grunde genommen das Mass verloren. Wenn Herr Uhlmann sagt, wir sollten heute den Mut haben, Mass zu halten, muss ich schon ein bisschen lächeln. Ich glaube, dieses Mass haben wir längstens verloren, und wir werden es auch hier in diesem Saal verlieren, auf jeden Fall mit diesem Bundesbeschluss, der nun noch die Ostschweiz integriert.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir mit der Neat nur einen verkehrspolitischen Beitrag an Europa leisten wollten. Rein binnenwirtschaftlich gesehen brauchen wir nämlich keine Neue Eisenbahn-Alpentransversale! Wir brauchen sie nur aus internationalen, das heisst europäischen Gründen. Sie muss deshalb auf diesen Nutzen ausgerichtet werden, und das bedeutet: Sie muss leistungsfähig und umweltverträglich sein.

Was aber machen wir? Wir verteilen Geschenke.

Herr Schmid, bitte verzeihen Sie, ich wage trotzdem zu sagen: Wir verteilen Geschenke. Herr Küchler hat das ein bisschen vornehmer gesagt. Er hat es in einem ständertlichen Ton gesagt und hat von punktuellen Veränderungen gesprochen. Ich nenne das Kind beim Namen: Ich bin der Meinung, wir verteilen Geschenke.

Wir bauen ein Netz von neuen Linien. Anstatt einfach den Durchgang von Nordeuropa nach Italien zu gewährleisten – also durch die Gotthardlinie –, versprechen wir die Lötschberglinie und mit einem neuen Bundesbeschluss der Ostschweiz ihr Geschenk.

Was kostet uns das Ganze? Man spricht von über 20 Milliarden Franken. Es gibt solche, die von 50 Milliarden Franken für das Grundkonzept sprechen. 5 Milliarden müssen wir für die Ostschweiz und 2 Milliarden Franken für den Lötschberg rechnen. Beim Lötschberg haben wir erst kürzlich 800 Millionen Franken investiert, um die Lötschberglinie auf Doppelspur zu bringen.

Es wird aber nicht dabei bleiben, und darauf muss ich hinweisen. Diesen horrenden Investitionen wird nun ein X-faches an Betriebskosten folgen. Darauf muss man hinweisen. Aber niemand redet in diesem Saal von Kosten, und das ist auch bezeichnend. Alle tun so, als ob das Ganze rentabel wäre. Wäre es das – da bin ich überzeugt –, hätte der Verwaltungsrat der SBB sicher schon lange ein entsprechendes Projekt gefunden.

Ich bin nicht gegen die Neat – das möchte ich deutlich sagen –, aber ich bleibe bei der wichtigen europäischen Solidarität, und damit basta! Es scheint mir unverantwortlich, in welcher Art wir das Fuder überladen. Ich wehre mich vehement gegen diese Geschenke an die Regionen, und ich sage dies auch für meinen Kanton, der nichts erhält, aber letztlich den Happen zu berappen hat. Ich erinnere Sie daran.

Ich übernehme für diese Vorlage keine Verantwortung. Eigentlich sollte man diese Vorlage an die Kommission zurückweisen. Da ich aber mit diesem Gedanken offenbar allein auf weiter Flur stehe, verzichte ich auf einen entsprechenden Antrag. Aber ich möchte noch einmal betonen: Ich übernehme keine Verantwortung für diese Sonderwünsche, die ganz entscheidend vom ursprünglichen Gedanken abweichen, nämlich den Transit europäisch zu gestalten, die Nord-Süd-Verbindung zu garantieren.

Reichmuth: Wenn ich mich zum Projekt der Neat äussere, so vor allem aus der Sicht eines Kantons, der an der Gotthard-Achse liegt. Dabei kann ich tatsächlich gewisse neue Gesichtspunkte ansprechen, wie das der Herr Vizepräsident gewünscht hat. Ich muss Ihnen die Bedeutung von Arth-Goldau im Zusammenhang mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale nicht extra erläutern. Sie haben der Botschaft entnommen, dass Arth-Goldau der Ausgangspunkt der neuen Bahnverbindung sein wird und dass in diesen Knotenpunkt diverse Zufahrtslinien einmünden, nämlich die Linie Basel-Luzern, die Linie Schaffhausen-Zürich und die Linie St. Gallen-Rapperswil via SOB.

Es versteht sich, dass der Kanton Schwyz an der Planung der Neat von Anfang an grosses Interesse hatte. Schon 1980 standen wir mit den SBB in engem Kontakt und haben gemeinsam für die Linienführung Arth-Goldau-Axen eine Lösung gesucht

und auch gefunden, die es uns heute ermöglicht, der Neat zuzustimmen, zumindest was die Stammachse der Gotthardstrecke betrifft.

Ich kann auch dem grundsätzlichen Entscheid des Bundesrates, das ganze Transitvolumen auf zwei Durchgangachsen abzuwickeln und neben dem Gotthard auch die Achse Lötschberg-Simplon in das Neat-Konzept einzubeziehen, voll zustimmen. Es ergibt sich damit eine vernünftige Aufteilung der durch den Transitverkehr entstandenen Belastung. Ich rede absichtlich nicht von Vorteilen wie gewisse andere Votanten. Diese Diversifikation ist auch aus regionalpolitischen, verkehrstechnischen und strategischen Gründen erwünscht, auch wenn vielleicht unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Konzentration auf eine Achse vorteilhafter sein könnte. Nun ist allerdings meine befürwortende Stimmung getrübt worden, und zwar durch die Zusatzbotschaft des Bundesrates über die Integration der Ostschweiz in die Neat. Dabei befinde ich mich in guter Gesellschaft, denn auch die Kantone Zürich, Zug und Schwyz haben zur Art und Weise, wie der Anschluss der Ostschweiz nun vorgeschlagen wird, ernsthafte Vorbehalte angebracht. Vielleicht hätte eine Modifikation der Botschaft und damit auch des Projektes herbeigeführt werden können, wenn der Bundesrat in dieser Frage die betroffenen Kantone Zürich, Zug und Schwyz rechtzeitig – wie das bei derartigen wichtigen Vorlagen unumgänglich wäre – zur Vernehmlassung eingeladen hätte. Herr Jagmetti hat bereits auf diesen Tatbestand hingewiesen; ich möchte diesen Mangel ausdrücklich beanstanden.

Nachdem speziell für meinen Kanton, der Hauptbeteiligter an der Schweizerischen Südostbahn (SOB) ist, wichtige verkehrspolitische, für die SOB aber geradezu existentielle Fragen in den Raum gestellt wurden – Herr Schmid hat beiläufig darauf hingewiesen –, wäre es nicht mehr als recht und billig gewesen, wenn die Kantonsregierung und mit ihr auch jene von Zürich und Zug rechtzeitig darüber informiert und zum Entwurf der Vorlage angehört worden wären.

Worum geht es konkret? Mit der Zusatzbotschaft wird ein Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie angestrebt. Für den grössten Teil der Ostschweiz wird das mit der neuen Linie aus dem Raum Thalwil nach Baar erreicht, das heisst mit einem neuen doppelspurigen Zimmerbergtunnel. Für die Zufahrten aus dem Toggenburg und von Sargans wird ausserdem eine neue Linie von Wädenswil/Au nach Baar im Kanton Zug, das heisst ein einspuriger Hirzeltunnel, beantragt.

Ich betrachte lediglich diesen Teil des Integrationsprojektes als fragwürdig. Der geplante Hirzeltunnel entspricht nämlich nicht der Zielvorgabe von Artikel 6 des Alpentransit-Beschlusses, der eine verbesserte Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie postuliert. Der Bau des Hirzeltunnels führt gegenüber der bestehenden Strecke der Südostbahn von Pfäffikon nach Arth-Goldau zu keiner in Betracht fallenden Verkürzung der Fahrzeiten.

Neuere Studien haben nachgewiesen, dass mit dem Einsatz von modernem Wagenmaterial – Stichwort: Pendolino – die Strecke St. Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau (SOB-Strecke) in der gleichen Fahrzeit zu fahren ist wie über die geplante eingleisige Netzvergrösserung Wädenswil-Baar, deren Kosten vorläufig 320 Millionen Franken betragen sollen. Für einen Bruchteil dieser Summe liesse sich die ganze SOB-Strecke Rapperswil-Arth-Goldau in einen Zustand versetzen, der viel leistungsfähiger wäre als die Strecke Wädenswil-Baar-Zug. Diese letztere verbessert einzig die Verbindung von St. Gallen über Rapperswil in den Raum Zug und Luzern.

In der Zusatzbotschaft wird denn auch zugegeben, dass die Züge ab Pfäffikon SZ nicht mehr über die SOB, sondern via Hirzeltunnel nach Luzern verkehren sollen, was wohl nicht als Neat-kausal bezeichnet werden kann. Dieses Vorhaben wird aber dazu führen, dass die eidgenössisch konzessionierte Südostbahn den bestehenden Schnellzugsverkehr der direkten Linie St. Gallen-Luzern via Arth-Goldau verliert und damit auch einen bedeutenden Teil ihres Verkehrsertrages. Gleichzeitig wird die einzige Bahnverbindung zwischen dem inneren und äusseren Teil des Kantons Schwyz gefährdet.

Das Vorhaben, für den Schnellzugsverkehr von St. Gallen über Rapperswil nach Luzern einen Hirzeltunnel zu bauen, ist volks-

wirtschaftlich und regionalpolitisch fragwürdig, was eingehende Studien mit Sicherheit ergeben würden. Wie bereits ausgeführt, wird der Anschluss der Ostschweiz an die Gotthardlinie trotz hoher Baukosten damit nicht verbessert, die bestehende SOB-Strecke umfahren und eine wichtige innerkantonale Verkehrsverbindung des Kantons Schwyz wirtschaftlich schwer geschädigt. Dafür wird der zusätzliche Verkehr auf der Strecke Pfäffikon SZ nach Wädenswil/Au Kapazitätsprobleme verursachen, wie Herr Jagmetti ebenfalls festgestellt hat.

Die Zürcher Regierung befürchtet sogar, dass mit den 40 zusätzlichen Zügen pro Tag und den zusätzlichen Zügen von «Bahn 2000» die vorhandene Kapazität so weit ausgeschöpft werde, dass die Einführung des Halbstundentaktes auf der S-Bahn-Linie Zürich–Thalwil–Wädenswil–Ziegelbrücke stark erschwert würde. Sie hat deshalb dem Hirzeltunnel nur unter der Bedingung zugestimmt, dass unter anderem auch die Kapazität der Strecke Pfäffikon–Wädenswil–Au erhöht werde.

Auch für den Kanton Zug ergeben sich ernsthafte Probleme, wenn der Hirzeltunnel in den Raum Baar/Litti einmündet. Der Zuger Baudirektor befürchtet eine grosse Zunahme der Lärmbelastung im stark besiedelten Gebiet. Die Gefahr besteht, dass durch die vermehrte Belastung mit Linien des internationalen Verkehrs Regionalzüge buchstäblich «auf der Strecke» bleiben, wie das andernorts schon der Fall war.

Der ohnehin schon sehr stark belastete Bahnhof Zug würde noch mehr Züge aufnehmen haben. Auch die Fortsetzung der Linie nach Arth-Goldau wäre nur mit einem neuen Walchwilbergertunnel oder über Rotkreuz–Immensee durch eine neue Rigiberg-Variante zu bewerkstelligen, was natürlich weitere grosse Kosten ergäbe.

Ich hätte es aus all diesen Gründen als sinnvoll erachtet, wenn die Kommission in dem von ihr verfassten und eingefügten Artikel 6 Absatz 1bis einer Formulierung zugestimmt hätte, die die künftige Linienführung für den Anschluss der Ostschweiz zwischen dem Zürichsee und Arth-Goldau flexibler ermöglicht hätte. Die starre Festlegung auf den Hirzeltunnel betrachte ich als verfehlt und auch nicht im Interesse der Ostschweiz, deren legitimes Interesse eine optimale Integration in die Neat ist – was ich im übrigen, dies möchte ich betonen, in keiner Weise bestreite.

Der Hirzeltunnel ist nicht der Weisheit letzter Schluss, und die vertieften Studien, die noch zu erfolgen haben, werden unter Umständen zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Aenderung der heutigen Beschlussfassung führen.

Im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage wurden verschiedene regionale Begehren und Anträge gestellt und meistens auch berücksichtigt. Ich hoffe, Sie werden begreifen, dass ich, der ich nicht der Kommission angehöre, hier die mir wichtig scheinenden Vorbehalte angebracht habe.

Ich stelle heute keinen Antrag, möchte aber von Herrn Bundesrat Ogi doch einige mündliche Zusicherungen erhalten. Es sind dies folgende:

1. Ich möchte gerne die Erklärung haben, dass er sich einer Aenderung des Konzepts in bezug auf den Hirzeltunnel nicht widersetzt, wenn weitere Studien und die Detailplanung ergeben, dass eine abweichende Lösung in verkehrstechnischer und verkehrspolitischer, aber auch in finanzieller Hinsicht vernünftiger und richtiger ist.

2. Ich hoffe, vom Bundesrat die Zusicherung zu erhalten, dass die vorgesehenen und notwendigen Investitionen beim Liniennetz der Südostbahn auf Seite des Bundes nicht in Frage gestellt werden.

3. Es wäre für mich wichtig zu vernehmen, wie er gedenkt, die Ausfälle der Südostbahn auszugleichen, die entstehen, wenn eine Konzession für eine praktisch parallel verlaufende Konkurrenzlinie – wie es der Hirzeltunnel wäre – erteilt würde.

Zum Schluss noch ein Wort: In zehn Tagen feiern wir das 100-jährige Jubiläum der Südostbahn. Herr Bundesrat Ogi, Sie werden an der Feier teilnehmen und die Festansprache halten. Zweifellos werden Sie dabei der Südostbahn viele weitere erfolgreiche und glückliche Jahre wünschen. Es würde meines Erachtens die Festfreude beträchtlich erhöhen, wenn Sie schon heute zuversichtliche Erklärungen abgeben könnten, aus denen die 100jährige Südostbahn Hoffnung für ihre Zukunft schöpfen könnte.

M. Delalay: L'entrée en matière sur le transit alpin n'étant pas combattue, je souhaite exprimer au Conseil fédéral et à la Commission des transports et du trafic de notre conseil la satisfaction des régions desservies par ces projets ferroviaires. La conception même de ces grands travaux leur confère trois fonctions essentielles, à savoir: le transit des personnes et des marchandises à travers les Alpes, la réalisation de RAIL 2000 et le transport des voitures entre les deux parties de notre pays, situées de part et d'autre des Alpes bernoises.

Pour ce qui touche à la première fonction de transit des marchandises, nous devons dépasser les notions d'opposition entre le trafic routier et ferroviaire et être bien conscients qu'au taux actuel de l'évolution du trafic, nous aurons un réseau autoroutier européen qui sera rapidement saturé, quels que soient les progrès qu'il fera. L'Europe qui se crée générera un trafic toujours plus dense, qui posera, à l'avenir, pas seulement des problèmes d'environnement, mais tout simplement des questions insolubles au niveau de l'encombrement des routes. La rénovation de notre patrimoine ferroviaire est donc indispensable pour équilibrer les flux de trafics en complément avec la route, et cela pas seulement à travers les Alpes, mais aussi sur l'ensemble du continent européen. Deux exemples suffisent à démontrer cette évolution des transports de marchandises en Europe. Tout d'abord la région du Val d'Aoste et de Chamonix compte aujourd'hui un trafic de l'ordre de 1500 camions par jour en temps normal et de 3000 véhicules lourds en périodes de pointes. Des projets s'élaborent pour un deuxième tube au tunnel du Mont-Blanc, devant aboutir à des fréquences de 8000 camions par jour, avec tous les problèmes que peut poser une telle circulation aux régions de part et d'autre du tunnel du Mont-Blanc.

Autre exemple en France, sur l'autoroute du Sud-Est, la croissance du trafic, si elle devait demeurer constante, devrait amener dans dix ans la construction non pas de trois ou quatre voies parallèles d'autoroute, mais de dix voire onze voies, dont cinq seulement pour les camions. De telles perspectives, même si elles touchent à la démesure dans la mobilité, sont encore concevables dans une région de plaine et ne sauraient être applicables dans les Alpes pour des raisons bien compréhensibles de géographie.

Nous devons donc installer en Suisse une capacité de répondre rapidement à cette évolution qui se dessine en Europe, et dont nous ne pouvons pas nous dispenser par solidarité avec nos voisins, mais aussi par intérêt pour nous. Que sont aujourd'hui les 2000 camions qui traversent la Suisse par le Gothard ou les 180 qui transitent chaque jour par le Saint-Bernard, en regard des 6000 à 7000 véhicules lourds qui passent journellement par le Brenner? La création de deux axes ferroviaires au Gothard et au Loetschberg-Simplon n'est donc pas de nature à entraîner des surcapacités dans le trafic nord-sud, même si la deuxième transversale à dû être imposée aux Chemins de fer fédéraux, qui investissent – comme l'a dit très justement M. Ducret – toujours de préférence dans le deuxième et le troisième arrondissement plutôt que dans le premier arrondissement.

Ces projets ferroviaires font aussi partie intégrante de RAIL 2000, en connectant diverses régions de notre pays avec le réseau européen à grande vitesse, et en assurant le transport de personnes. Dans notre pays, un réseau à hautes performances n'est pas possible en raison de la nécessité d'assurer un trafic mixte, des arrêts fréquents et en raison de la géographie difficile qui est la nôtre. Si nous ne voulons pas rester à l'écart, nous devons relier nos régions par les voies les plus courtes à ce réseau européen à haute vitesse qui se tisse tout autour de notre pays. C'est la deuxième fonction de nos transversales ferroviaires. Enfin, le transport des voitures à travers le Loetschberg doit permettre de relier le Valais à son voisin Berne et à la capitale fédérale d'une façon plus directe que celle qui consiste à traverser deux autres cantons, Vaud et Fribourg, par un détour de 150 à 200 kilomètres.

Ces projets de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, avec l'intégration de la Suisse orientale, représentent une oeuvre d'envergure qui engage notre pays dans une réalisation qui s'étendra sur les vingt prochaines années. Le coût peut évidemment paraître démesuré, mais il doit être comparé à la

mise en chantier, par exemple, de notre réseau d'autoroutes ou aux tunnels alpins construits à la fin du siècle passé ou au début de ce siècle.

Le canton du Valais étant très concerné par la sortie sud du Loetschberg, je veux émettre un avis largement dominant, même dans la partie romande du canton. La priorité numéro un est, pour nous, la construction même du Loetschberg de base. Il faut rappeler, en effet, que celui-ci doit remplacer le tunnel routier du Rawil, abandonné à l'époque. C'est d'ailleurs ce remplacement du Rawil qui justifie l'engagement, à raison de 25 pour cent, des droits sur les carburants pour financer l'opération. Dans un premier temps donc, la Valais romand aurait souhaité que la sortie sud à travers les Alpes bernoises, soit établie plus en aval dans la vallée du Rhône. Cela a abouti à la solution du Conseil d'Etat sous la forme ambitieuse d'un grand Y. Devant le coût démesuré de l'oeuvre, nous avons réduit nos prétentions en relevant, du même coup, le grand travail d'étude que nous avons consenti pour rechercher, avec les services de la Confédération, la faisabilité technique, politique et financière de cet ouvrage. Il en résulte une acceptabilité territoriale qui n'est pas évidente dans d'autres régions du pays pour des ouvrages d'intérêt public. Ceci est très important car, lorsque l'on considère les surcoûts démontrés par les constructions en rapport avec RAIL 2000 en raison des tergiversations, des oppositions, la bonne acceptabilité politique d'un projet est la condition d'une exécution rationnelle et économique.

S'agissant de la sortie sud du tunnel de base du Loetschberg, nous avons donc dû faire le même cheminement que vous, Monsieur le Conseiller fédéral, nous avons dû admettre que dans la région du Haut-Valais où aboutira le tunnel se posent des questions sensibles d'environnement, en raison de l'habitat et des sites, ainsi que des problèmes de sécurité par la présence d'une grande industrie chimique à Viège. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle variante en rapport à celle de l'article 4 de l'arrêté. Le but est de prévoir un périmètre suffisamment large pour permettre un examen approfondi de la meilleure solution, en tenant compte de tous les facteurs en présence.

Si nous avons acquis l'appui de la Suisse romande et de la commission, c'est aussi parce que nous devons laisser ouverte une solution qui respecte le futur en ce qui concerne le développement à long terme de la ligne du Simplon. Une superposition entre Gampel et Brigue de la ligne du Loetschberg et de celle du Simplon, même si elle est techniquement possible, resterait un goulet d'étranglement. C'est comme si une autoroute à deux pistes se rétrécit sur une courte distance, le débit des véhicules sur l'ensemble du parcours est conditionné par celui de la partie étroite.

Une telle superposition des lignes du Loetschberg et du Simplon défavoriserait les deux axes et les rendrait moins compétitifs sur le plan des débits dans le futur. Ces raisons de rapidité de construction, d'acceptabilité politique, de respect de l'environnement, de sécurité et de logistique plaident à l'évidence pour que nous laissions ouvertes diverses variantes concernant la situation du portail sud du Loetschberg. Cela explique l'attitude ouverte en Valais, en Suisse romande, dans le canton de Berne, en faveur d'un élargissement de la région où doit aboutir la sortie sud du Loetschberg.

C'est dans ce sens que nous soutenons ce projet de traversée ferroviaire alpine en vous remerciant de l'accueil que vous lui réserverez.

Item: Die Projekte der Neat kann ich durchaus nachvollziehen. Wir sind ein Transitland, darauf wurde heute oft genug hingewiesen. Mit der Neat, die auf weit über 10 Milliarden Franken veranschlagt wird, leisten wir einen echten Beitrag zum Warentransport im EG-Raum. Wird dies, Herr Bundesrat, von den EG-Staaten gesehen und geschätzt? Ich habe den Eindruck, dass dies nicht besonders gewürdigt wird. Mir scheint auch, dass die EG-Verkehrspolitik davon ausgeht, dass die Schweiz wie selbstverständlich die Verkehrsträger für einen ungehemmten und ungeplanten Warenverkehr zur Verfügung halten müsse.

Mit unseren Milliardeninvestitionen, die dem Transit dienen,

sollten wir die Bedingung verknüpfen, dass der Warenverkehr besser geplant wird. Wenn es wahr ist, dass sich die Warenmenge, die durch die Alpen geschleust wird, bis im Jahr 2010 mehr als verdoppelt, dann wird dies zu schweren Belastungen führen – nicht nur in Uri, auch in der übrigen Innerschweiz, in Schwyz und in Zug. Ich bitte deshalb Herrn Bundesrat Ogi, die Initiative zu ergreifen, eine europäische Verkehrsplanung anzuregen, die Rücksicht auf die Siedlungsräume nimmt und den sinnlosen Hin- und Hertransport von Gütern um geringer finanzieller Vorteile willen eindämmt.

Diese Einleitung mag andeuten, dass ich nicht einfach das Loblied auf die Neat singe, obwohl ich ihre Bedeutung und Notwendigkeit durchaus einsehe. Der Anschluss der Ostschweiz über den Hirzeltunnel nach Litti/Baar lässt aber an der Planung der Neat einige Zweifel anbringen. Es wurde im letzten Moment, ohne die Regierungen von Zürich, Schwyz und Zug zu begrüssen, ein Anschluss gewählt, der zahlreiche Fragen aufwirft.

Ich glaube, Herr Reichmuth hat zu Recht darauf hingewiesen und eindrücklich gezeigt, dass diese Strecke noch nicht richtig geplant ist. So wird nämlich aller Verkehr auf die Strecke Baar–Zug–Arth–Goldau konzentriert. Zug kommt so in den Würgegriff der Neat. Die Linienführung durch einen neuen Hirzeltunnel nach Litti/Baar überrascht. Sie nimmt keine Rücksicht auf raumplanerische Probleme im Raum Zug. Die Netzergänzung Wädenswil–Baar ist sehr teuer; die Kosten von zurzeit 320 Millionen Franken sind mehrfach erwähnt worden. Für einen Bruchteil dieser Summe liesse sich die ganze SOB-Strecke auf Doppelspur ausbauen; damit stünde zwischen Wädenswil und Arth–Goldau ein viel leistungsfähigeres Eisenbahnnetz zur Verfügung, als dies beim Vorschlag des Bundesrates der Fall ist. Stark belastete, eingleisige Strecken von Wädenswil nach Baar und von Zug nach Arth–Goldau sind für den Fernverkehr nicht geeignet, sie sind sehr störempfindlich.

Ich kann dieser Vorlage nur zustimmen, wenn die folgenden zwei Bedingungen erfüllt werden, und ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, hier klare Erklärungen abzugeben:

1. Die Erhöhung der Frequenz vor allem der Güterzüge hat starke Auswirkungen auf die Lärmbelastung im Kanton Zug. Vom raumplanerischen Gesichtspunkt aus müssten wir eine Verkehrszunahme strikte ablehnen. Die Strecke Baar–Zug–Arth–Goldau oder Zug–Cham–Rotkreuz liegt in einem dichtbesiedelten Gebiet. Man rechnet mit etwa 165 zusätzlichen Zügen, die von Baar über Zug nach dem Gotthard rollen; das ruft nach Lärmschutzmassnahmen. Es gibt Wohnzonen, die heute schon vor dem Lärm der Bahn geschützt werden müssten. Die SBB sind aber sehr wenig entgegenkommend und weisen unsere Forderungen lakonisch mit der Bemerkung «Wir haben kein Geld» zurück. Wie wird dies erst später, trotz Gesetz, sein? Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, klarzumachen, dass die Auswirkungen der Frequenzsteigerung durch Lärmschutzmassnahmen gemildert werden.

2. Wir haben in den letzten Jahren in Zug den öffentlichen Verkehr stark ausgebaut, das Busnetz verdichtet und die Frequenzen gesteigert. Wir haben einen Tarifverbund mit den SBB abgeschlossen. Im Konzept des öffentlichen Verkehrs im Raum Zug übernehmen die Regionalzüge nach Zürich, Luzern und Goldau eine wichtige Funktion. Durch die vermehrte Belastung der Linien mit internationalem Verkehr besteht die akute Gefahr, dass die Regionalzüge nicht mehr so häufig verkehren oder zum Teil sogar ausfallen. Das würde unsere Bemühungen um die Förderung des öffentlichen Verkehrs und letztlich auch den Umweltschutzgedanken untergraben. Ein Ausfall der Regionalzüge oder eine Reduktion auf den Strecken Zug–Zürich oder Zug–Luzern könnte dazu führen, dass der Pendlerverkehr mit dem Auto wieder stark zunehmen würde. Wir sind nicht in der Lage, den Regionalverkehr kantonal so auszubauen, dass er den befürchteten Ausfall der Regionalzüge kompensiert.

Aehnliche Befürchtungen hat Ständerat René Rhinow für seine Region geäußert. Letzten Sommer wurde eine Interpellation behandelt und von Ihnen, Herr Bundesrat, beantwortet. Die Antwort fiel aber nicht überzeugend aus. Herr Bundesrat Ogi beruhigte zwar den Fragesteller, indem er sagte, ein Ausbau des Regionalzugsverkehrs stehe mittelfristig nicht zur Dis-

kussion. Die Neat und die «Bahn 2000» sind aber langfristige Projekte. Wie steht es also damit längerfristig?

Für uns, die wir in dieser stark betroffenen Region wohnen, ist der Regionalverkehr ebenso wichtig wie der Fernverkehr. Der Tatbeweis, dass der Attraktivität des Regionalverkehrs die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt wird, steht noch aus.

Ich mache also die Zustimmung zur Vorlage der Neat von der Antwort des Bundesrates auf diese zwei Problemkreise und Fragen abhängig.

Rhinow: Nachdem verschiedene Votanten, vor allem jetzt Herr Kollege Iten, mit trefflichen Worten vorgetragen haben, was ich ebenfalls zum Ausdruck bringen wollte, nämlich meine tiefe Besorgnis über die drohenden Kapazitätsengpässe beim Regionalverkehr – gerade auch in der Nordwestschweiz –; nachdem ich selber in der letzten Session mit Nachdruck auf diese Problematik hingewiesen habe; da ich feststellen muss, dass sich heute morgen einige wenige weitere Redner in der präsidentialen Liste eingetragen haben; weil ich leider keine besondere Beziehung zum Teufel zu haben meine und deshalb den Faden der Kollegen Ruesch und Darnioth nicht weiterspinnen kann, möchte ich der Gefahr entgegen, mit einem zusätzlichen Votum schwach anzufangen, dann aber unheimlich stark nachzulassen. Deshalb halte ich mich an die alte Regel dieses Rates, die ich damit in aller Bescheidenheit und Zurückhaltung in Erinnerung rufe, nämlich nichts zu sagen, was viele andere schon gesagt haben, und verzichte auf mein Votum.

Gadient: Das Neat-Konzept strebt ohne Zweifel weit mehr an als die Lösung des Transitproblems sozusagen Europa zu liebe, wie das unsere Kollegin Weber heute morgen unterstellt hat. Sonst müsste man allerdings einige Fragezeichen setzen, mit Blick auf die neuesten Äusserungen des EG-Vizepräsidenten Martin Bangemann, die heute in der Presse nachzulesen sind. Es geht für unser Land um mehr, weil im Blick auf ein integriertes Gesamtverkehrssystem die Strasse entlastet und die über 100jährige Bahninfrastruktur modernisiert werden muss, vergleichbare Alternativen aber fehlen, weil das Projekt einen solidarischen Akt zum Schutz des ganzen Alpenraums darstellt und im Dienste einer umweltgerechten Verkehrspolitik steht – die Alternative heisst hier Strassenkorridor – und weil sich die Schweiz der europäischen Verkehrsentwicklung und den Herausforderungen des dynamischen Integrationsprozesses stellen muss. Alles nachzulesen in der Botschaft, wie im übrigen auch andere durchaus massgebliche, binnenwirtschaftlich relevante Grundgedanken, welche das Konzept prägen.

Das schliesst aber nicht aus – es ist heute zu Recht betont worden –, dass Anliegen, Sorgen und Nöte der Kantone im Rahmen dieser Vorlage sorgfältig geprüft werden sollen. In diesem Sinne erlaube ich mir als Vertreter des bedeutenden Privatbahnkantons Graubünden, um Ihr Verständnis für dessen Anliegen zu bitten. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft über den Bau des Alpentransits, unter dem Titel «Einbezug von Graubünden», ausdrücklich festgehalten, die besondere Verkehrssituation Graubündens, gemeint sind die weit über dem Durchschnitt liegenden Belastungen des Kantons für Verkehrsaufgaben sowie das Ostalpenbahn-Versprechen, mache eine Option Graubünden nötig. Nötig wird aus der Sicht der Bündner Regierung diese Option auch, weil alle Landesteile, ausser dem Kanton Graubünden, in der Verkehrsgunst Verbesserungen mit dem Alpentransit erfahren. Dies ist, wie man an verschiedenen Stellen in der Botschaft nachlesen kann, auch die Absicht des Bundesrates.

Es geht somit um ein Anliegen von nationaler Bedeutung und nicht um die Verteilung von Geschenken. Ich komme nicht umhin – und bitte Sie um Verständnis dafür –, einige kurze historische Fakten zu nennen, die sichtbar machen, wo die Ursachen der Enttäuschung der Bündner Regierung liegen.

Graubündens Geschichte ist geprägt durch die Geschichte seiner Verkehrswege. Schon am Anfang des 19. Jahrhunderts wurden trotz mannigfacher Schwierigkeiten die Tal- und Alpenstrassen mit grosser Umsicht ausgebaut. Der Passverkehr brachte dem Berggebiet im Sommer und im Winter willkom-

mene Arbeit und zusätzlichen Verdienst. 1856 erhielt Graubünden das erste und leider auch letzte Abschnittchen Bundesbahn, nämlich ganze 19 Kilometer, von Ragaz bis Chur. Graubünden hoffte dann auf die Fortsetzung dieser Bodensee-Chur-Bahn durch die Alpen nach dem Süden. Splügen und Greina standen zur Diskussion, inzwischen fiel aber der Entscheid zugunsten des Gotthards.

Dessen Eröffnung im Jahre 1882 war für die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens ein schwerer Schlag. Buchstäblich von einem Tag auf den anderen brach der bisher so rege Alpenstrassenverkehr zusammen. Es setzte in fast allen Tal-schaften eine Ab- und Auswanderung ein, und es dauerte bis nach dem Zweiten Weltkrieg, bis die Folgen dieser fatalen Entwicklung einigermaßen ausgeglichen werden konnten; teilweise sind sie überhaupt irreversibel.

Als Graubünden mit der Eröffnung der Gotthardbahn die Hoffnung auf eine Fortsetzung der Bundesbahn nach dem Süden begraben musste, ergriff man unter dem Zwang der Verhältnisse die Initiative und nahm den Bau einer eigenen Schmal-spurbahn, der Rhätischen Bahn, an die Hand. Durch die über-mässig grossen finanziellen Garantieleistungen, die der Kanton zu erbringen hatte, lud er sich jedoch durch den Bahnbau und durch die Garantie des Betriebes eine unverhältnismässig hohe Schuldenlast auf. Kein anderer Kanton musste, gemessen an seiner Wirtschafts-, Steuer- und Finanzkraft, auch nur annähernd so grosse Opfer für seine Privatbahnen erbringen wie Graubünden. Die Taxen der Rhätischen Bahn zum Beispiel beliefen sich über Jahrzehnte auf 220 Prozent des Bundesbahnniveaus. Allein der Taxunterschied für die Zeit von 1902 bis 1939 kam auf 420 Millionen Franken zu stehen. Dabei betrug der gesamte Landessteuerertrag des Kantons noch 1943 nur gerade 6,7 Millionen Franken, obwohl Graubünden in bezug auf die Steuerbelastung seiner Steuerpflichtigen Spitzenreiter aller Kantone war.

Schon in der Eingabe an den Bundesrat von 1933 hat die Regierung festgestellt: «Ohne jedes Verschulden von seiner Seite ist der Kanton Graubünden in die ganz eigenartige Lage gekommen, sein Bahnnetz ausserhalb des Rahmens der Bundesbahnen ausbauen zu müssen. Durch lange Jahrzehnte hat die bündnerische Volkswirtschaft die aus dieser Situation erwachsene Mehrbelastung getragen. So scheint es uns lediglich ein Gebot des gerechten Ausgleichs zu sein, wenn heute durch eine entsprechende Bundeshilfe dem Kanton die Gleichstellung mit den von den Bundesbahnen bedienten Kantonen zuerkannt wird.»

Geschehen ist dann weitere 25 Jahre nichts. Denn es dauerte bis 1958, bis der Bund dann endlich Hand geboten hatte, auch bei der RhB wenigstens die Personentaxen – die Gütertaxen blieben gleich hoch – für die einheimische Bevölkerung den Bundesbahntaxen anzugleichen. Dabei hatte die Regierung in unzähligen Eingaben an den Bundesrat die Uebernahme der Rhätischen Bahn vergeblich verlangt. «Es kann andererseits nicht bestritten werden, dass einzelne Privatbahnen die Kantonsfinanzen in kaum mehr tragbarer Weise belasten. Ein Glied der Eidgenossenschaft läuft Gefahr, durch seine Eisenbahnlast arg in Mitleidenschaft gezogen zu werden», stellte die Kommission Amstalden im Jahre 1952 fest.

Aber auch eine 1970 einhellig verabschiedete Resolution des Grossen Rates brachte keinen Erfolg. Der Bundesrat lehnte die Uebernahme aus Kostengründen ab, und es blieb bei der heute geltenden Regelung erhöhter Bundesbeiträge. Man überliess den Bergkanton Graubünden seinem eisenbahnpolitischen Schicksal.

In Würdigung dieses Sachverhalts werden Sie einiges Verständnis haben dafür, weshalb sich Graubünden so sehr auf das unerfüllte Ostalpenbahn-Versprechen konzentrierte und sich so sehr erhoffte, dereinst einen Ausgleich zu erhalten für den zum Teil irreparablen Schaden, den der Kanton durch die damals fehlende eidgenössische Solidarität in diesem Bereich während Jahrzehnten erleiden musste. Wir hätten erwarten dürfen, dass diese historischen Gegebenheiten im Konzept der Neat eine bessere Würdigung finden würden.

Unsere Hoffnung konzentrierte sich auf den Bundesrat; denn was wir von den SBB zu erwarten bzw. nicht zu erwarten haben ist schon aufgrund der Tatsache erkennbar, dass heute

noch die für uns so bedeutende Linie Zürich–Chur nicht einmal durchgehend auf Doppelspur ausgebaut ist – es fehlen einige wenige Kilometer. Jahrzehntelang mussten wir auf den Ausbau des so wichtigen Umsteigebahnhofes Landquart warten. Der Ausbau des Bahnhofs Chur hätte schon längst erfolgen müssen, so dass es als fragwürdig erscheint, wenn uns für diese überfällige Massnahme heute noch die Kompensationsforderung präsentiert wird.

In den vorgesehenen Beschlüssen und in der Botschaft sind nun einige Ansatzpunkte vorhanden. Bei Artikel 3 Absatz 2 in der Fassung der ständerätlichen Kommission dürfte es sich kaum um mehr als eine vage Planungserklärung handeln. Dass man der Surselva zusagte, die dort anfallende Baustelle über das bestehende Eisenbahnnetz zu erschliessen und dieses bedarfsgerecht auszubauen, ist wenigstens eine konkrete Zusage.

Die Zusatzbotschaft enthält verschiedene Aussagen, denen für uns ohne Zweifel grosse Bedeutung zukommt; denn der Kanton Graubünden geht vom konstruktiven und erklärten Willen des Bundesrates aus, dass unsere Landesregierung die aufgezeigten Möglichkeiten ausnutzen und ausschöpfen will.

So ersuchen wir den Bundesrat um Bekräftigung und Bestätigung folgender drei Punkte:

1. Wenn die Gotthardlinie nach Artikel 3 des Alpentransit-Beschlusses planerisch so zu konzipieren ist, dass später einmal eine Erweiterung in Richtung Surselva in Betracht fallen oder eine andere Tunnelvariante in Graubünden aktuell werden sollte, muss folgerichtig natürlich auch die Rheintalalinie mindestens entsprechend ausgebaut werden. Die Zusatzbotschaft stellt fest, dass die Möglichkeit offen sein soll, die Rheintalalinie gemäss dem Baukastenprinzip mit weiteren Zweispurabschnitten zu ergänzen und ganz auf Doppelspur auszubauen, wenn sich das Verkehrswachstum entsprechend einstellen sollte. In Würdigung des Gesagten bin ich Ihnen dankbar, Herr Bundesrat, wenn diese bereits geäusserte Absicht ihre Bekräftigung und Bestätigung als Aussage auch im Protokoll findet.

2. In der Botschaft befindet sich des weiteren die bedeutende Feststellung, dass der Bundesrat bereit ist, zu prüfen, auf welche Weise den Anliegen des Kantons Graubünden entgegengekommen werden kann. «So werden insbesondere die Möglichkeiten im Bereiche der Hauptstrassenfinanzierung weiter abgeklärt.» Abklärung ist gut, aber sie allein genügt nicht. Es braucht die Umsetzung.

3. In der Botschaft hält der Bundesrat sodann fest, dass die Strassen ins Bündner Oberland und ins Prättigau Verkehrswege sind, die einzelne Landesteile miteinander verbinden und somit im nationalen Interesse stehen.

Ich erwarte die Bekräftigung dieser Aussage, die für die Neat-Akzeptanz in weiten Teilen der bündnerischen Bevölkerung ausschlaggebend sein wird. Sie bildet auch die Grundlage für die überfällige Aufnahme dieser Verkehrswege ins Nationalstrassennetz.

Das sind nicht kleinkarierte Forderungen, sondern legitime Begehren Graubündens, die in jeder Hinsicht im Sinne eines Postulates des nationalen Ausgleichs ausgewiesen sind und die auch in der Zusatzbotschaft im Grundsatz anerkannt werden. In der Zusatzbotschaft heisst es sodann, dass der Bundesrat das Investitionsprogramm der RhB wohlwollend prüfen wird. Für den Bahnhof Chur wird aufgrund der topographischen Besonderheiten grundsätzlich ein über das normale Mass hinausgehender Investitionsbedarf der RhB anerkannt. Man werde diesem in den folgenden Rahmenkrediten Rechnung tragen.

Nun wissen wir jedoch, dass z. B. der VÖV die Dotation bereits des achten Rahmenkredits als zu knapp bezeichnet und kritisiert hat. Die Frage, ob die Strategie der knappen Dotierung und späteren Aufstockung bei hochprioritären Anliegen richtig ist, braucht hier nicht beantwortet zu werden. Die Botschaft enthält aber die Aussage, dass sich der Bund bereit erkläre, seine jeweiligen ordentlichen Budgets aufzustocken, soweit diese die Finanzierung nicht sicherstellen können. Die Zusage, dies zu tun, hat für uns als konkret in Aussicht gestellte Massnahme einen besonderen Stellenwert.

Im Wissen, dass auch die nachgesuchten bundesrätlichen Erklärungen den für Graubünden folgenschweren Neat-Entscheid nicht ändern werden, ihn aber wenigstens erträglicher machen, ersuche ich in den drei erwähnten Punkten um die angebehrte Bestätigung und Zustimmung.

Schiesser: Herr Vizepräsident Schönenberger hat gefordert, es sollten in der weiteren Debatte nur noch neue Gesichtspunkte dargelegt werden. Ich möchte dieser Aufforderung gerne nachkommen.

In diesem Sinne gestatte ich mir, einen Punkt aufzugreifen, der im Zusammenhang mit einer Gesamtschau und im Interesse des kleinen Mannes oder der kleinen Frau abseits der grossen Verkehrsströme zu erwähnen wäre. Es handelt sich um einen Aspekt, der bisher nicht oder nur teilweise angesprochen wurde.

Die Kollegen Jagmetti und Iten haben sich über das Schicksal des Regionalverkehrs im Bereich der Neat erkundigt. Herr Bundesrat Ogi wird zu den in diesem Bereich aufgeworfenen Fragen sicher klare Antworten geben.

Gestatten Sie mir, dass ich noch eine weitere Frage im Zusammenhang mit dem Regionalverkehr aufwerfe, und zwar mit dem Regionalverkehr in jenen Gebieten der Schweiz, die nicht direkt von der Neat betroffen werden.

Wir wissen, dass die grossen Bauvorhaben der SBB eine ausserordentliche Beanspruchung unserer finanziellen Mittel darstellen. Gestern konnten wir in einem Artikel der «NZZ» die Befürchtung lesen, die hohen Investitionen im Zusammenhang mit den Grossbauvorhaben der SBB würden dazu führen, dass hauptsächlich der öffentliche Regionalverkehr unter die Räder gerate. Ich bitte Sie, dieses Bild zu beachten.

Um eine Verschlechterung des öffentlichen Verkehrsangebotes in den ländlichen und Bergregionen oder gar einen Kahl-schlag – so die «NZZ» – zu verhindern, seien Sparmassnahmen unvermeidlich.

Wir diskutieren hier über eines dieser Grossprojekte. Als Vertreter einer Randregion befürchte ich – das sage ich ganz offen –, dass das in der «NZZ» aufgezeigte Szenario auch im Zusammenhang mit der Neat Wirklichkeit werden könnte und die von den Grossprojekten nicht direkt betroffenen Regionen den Preis dafür zu bezahlen haben.

Deshalb möchte ich Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, sozusagen eine «Neat-Gretchenfrage» stellen: Sag', wie hast du's mit dem Regionalverkehr? Es darf unter keinen Umständen dazu kommen, dass wir auf der einen Seite eine Bahn für Europa bauen und auf der anderen Seite unseren Randregionen die bestehenden Bahnen wegnehmen. Herr Bundesrat, ich habe die grossen Befürchtungen der Randregionen zum Ausdruck gebracht. Ich bitte Sie, mir eine klare Antwort auf die hier aufgeworfenen Fragen zu geben.

Wir führen heute eine Debatte über die Neat. Debatte heisst Rede und Gegenrede. In diesem Sinn möchte ich einige Worte zu Frau Weber sagen, der immerhin das Verdienst zukommt, etwas Pfeffer in diese Debatte gebracht zu haben.

1. Sie hat zu Recht die Kostenfrage angesprochen. Hier wären etwelche kritische Betrachtungen anzubringen. Ich bin versucht festzustellen: «Die Finanzierung der Vorlage ist nicht gewährleistet.»

2. Frau Weber sprach davon, es würden Geschenke verteilt. Hier kann ich ihr nicht zustimmen. Insbesondere der Ostschweiz werden hier keine Geschenke verteilt; es werden vielmehr Versprechen eingelöst, die mehr als hundert Jahre alt sind. Nicht jede Region in der Schweiz hätte sich mehr als hundert Jahre mit einem nicht eingelösten Versprechen abgefunden.

3. Frau Weber hat davon gesprochen, es gehe darum, eine Bahn für Europa zu bauen und Solidarität mit Europa zu zeigen – «und damit basta». Das ist eine eigenartige Sicht der Dinge, der ich nicht folgen kann.

Solidarität nach aussen setzt Solidarität nach innen voraus. Der endgültige Entscheid über diese Vorlage wird von den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern gefällt und nicht von den Europäern. Für eine wohlwollende Zustimmung zu dieser Vorlage ist Solidarität nach innen ebenso erforderlich wie Solidarität mit Europa.

Ziegler: Ich komme aus einem Kanton, der durch dieses Alpentransit-Projekt betroffen ist, ich meine sogar, sehr stark betroffen ist. Ich darf Ihnen aber sagen: Bis jetzt hat man dem Kanton Uri zweifellos keine Geschenke gemacht. Wir wollen auch keine Geschenke, aber wir verlangen, dass man auf unsere Interessen, auf unsere Lage, auf unsere Situation Rücksicht nimmt. Wir haben nicht einmal bezüglich Regionalverkehr Zusicherungen erhalten – geschweige denn Geschenke! Ich werde auf den Regionalverkehr noch zurückkommen.

Ich gehe erstens davon aus, dass eine Verkehrsverbindung durch die Alpen notwendig ist, für Europa wie für die Schweiz. Die Notwendigkeit hat Herr Kollege Rüesch ja dargelegt. Ich gehe zweitens davon aus, dass der neue Verkehrsträger nur die Schiene sein kann. Nur die Schiene, nur die Bahn, ist das richtige Mittel, das hier einzusetzen ist. Ich gehe drittens davon aus, dass die Schweiz nicht darum herumkommt, im europäischen Transitverkehr Aufgaben zu erfüllen. Verkehrsmässige Öffnung ist gefordert, ob die Schweiz im Alleingang bleibt und auch für die Zukunft den Alleingang wählt, ob sie einen EWR-Vertrag abschliesst oder der EG beitrifft. Ich gehe viertens davon aus, dass für die Erfüllung der schweizerischen Aufgaben das vorgelegte Konzept mit den Kernpunkten Gotthard-Basislinie und Lötschberg-Basislinie richtig, anerkannt, ja mindestens im Grundsatz sogar unbestritten ist.

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale können vielfältige Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden, womit die Zweckmässigkeit der Neat erhöht wird. Aber auf das Aber darf man, gerade wenn man aus einer Region kommt, die durch diese Bahn sehr stark betroffen ist, nicht verzichten. Man darf, um das vorauszunehmen, nicht nur die Interessen der Benutzer berücksichtigen, sondern man muss auch die Interessen der Betroffenen wahren. Wohl stehe ich positiv zur Aufgabe einer Neat und deren Erfüllung mit dem vorgeschlagenen Konzept. Ich glaube aber, dass es unabdingbare Voraussetzungen dafür gibt.

Ich betrachte die Bedingungen, die ich stellen zu müssen glaube, nicht als Details: 1. Schonung der Umwelt; 2. Gütertransportverkehr auf die Schiene; 3. Mitsprache der betroffenen Kantone, insbesondere des Kantons Uri.

Die Umweltbelastung im Kanton Uri ist überdurchschnittlich stark vom Transitverkehr geprägt. Das wird nicht ändern, sondern wahrscheinlich noch schlimmer werden. Ein solches Werk hat Auswirkungen auf die Umwelt. Es beansprucht zum einen Boden. Wo Boden rar ist, ja sehr rar ist, muss haushälterisch mit ihm umgegangen werden. Es darf kein Quadratmeter mehr Kulturland für dieses Werk beansprucht werden, als unbedingt nötig ist.

Zum anderen muss bei der Linienführung insbesondere auf Siedlungsgebiete, aber auch auf Landschafts- und Ortsbilder Rücksicht genommen werden. Dieses Postulat kann mit der Annahme des Antrages unserer Kommission – Artikel 2bis – voll erfüllt werden. Es ist aber unbedingt erforderlich, vor allem für Uri. Unterirdische Linienführung darf nicht ausgeschlossen werden. Unsere Siedlungsräume dürfen nicht noch mehr belastet werden; ich meine sogar, bereits bestehende übermässige Belastungen – gerade im Zusammenhang mit dem Verkehr – müssten abgebaut werden.

In direktem Zusammenhang mit der Umwelt steht ja der Verkehr; insbesondere der Gütertransportverkehr belastet unsere Strassen, unsere Luft und unser Wasser, ja die Umwelt überhaupt. Dieser Verkehr muss eingeschränkt oder eben anders geführt werden. Mit dem Bau der Alpentransversale soll dieses Ziel erreicht werden. Der Bau eines solchen Werkes hat aber nur Sinn, wenn es nach dem Bau tatsächlich benutzt wird. Haben wir diesbezüglich Gewähr? Ich meine nein. Also müssen die entsprechenden Massnahmen verfügt werden. Nur wenn die Fördermassnahmen nach Artikel 1bis Alpentransit-Beschluss – wie von unserer Kommission vorgeschlagen – rechtskräftig werden, darf der Bau dieses Jahrhundertwerkes in Angriff genommen werden. Ich bin überzeugt, dass diese schweizerische Lösung in absehbarer Zeit auch vom übrigen Europa anerkannt wird, dass das übrige Europa uns für diese Weitsicht sogar loben wird.

Sicher kann man im Zusammenhang mit dem Verkehr von Einschränkung des Rechtes freier Wahl der Transportmittel spre-

chen. Es gibt aber auch hier Rechtsmissbrauch – oder es könnte ihn geben.

Zum Regionalverkehr nur einen Satz: Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, dass er nicht vom Transitverkehr abgewürgt wird, sei es nun in Uri oder anderswo in einer Randregion.

Schliesslich zu den Kosten: Wer ein Jahrhundertwerk bauen will, muss bereit sein, es zu bezahlen. Auf jeden Fall darf, wenn das Geld knapp wird, nicht zu Lasten der Betroffenen gespart werden. Sparen im Umweltbereich könnte nicht akzeptiert werden. Finanzielle Überlegungen dürfen auf keinen Fall umweltschonende Varianten verhindern.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlagen einzutreten und ihnen mit den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Frau Meier Josi: Eingedenk der Mahnungen des Vizepräsidenten im Hinblick auf die umfassenden Darlegungen meiner Ratskollegen zu den europäischen, ökologischen und ökonomischen Aspekten der Vorlage und mit dem Ausdruck der Befriedigung darüber, dass die Kommission mit Artikel 6bis den regionalen Aspekten und Anliegen der Mittellandkantone, auch Luzerns, Rechnung tragen will, kann ich darauf verzichten, das letzte Wort zu beanspruchen.

Rhyner: Eine der grossen Aufgaben wird die Finanzierung dieses Jahrhundertwerkes sein, das wurde bereits mehrmals gesagt. Ich habe Bedenken, dass dazumal unter der Last des grossen Mittelbedarfs und der Mittelbeschaffung im Verkehrsbereich die Randregionen zurückgestellt und eingeschränkt werden und ihre berechtigten, zeitgemässen Bedürfnisse nicht realisiert werden können. Dazu wird Herr Bundesrat Ogi ja noch Stellung nehmen.

Zum Einbezug der Ostschweiz: Ich kann mich zu diesem Konzept bekennen. Es bringt für die Ostschweiz unter den gegebenen Umständen eine akzeptable Lösung, und ich kann der Vorlage zustimmen, sofern mir Herr Bundesrat Ogi meine Bedenken entkräften bzw. meinen Anliegen entsprechen kann.

Ich habe zwei Fragen:

1. Die Bahnlinie Zürich–Sargans darf auch nach dem Anschluss Zürichseeraum–Arth-Goldau–Gotthard nicht abgewertet werden.

2. Der Bahnknoten Ziegelbrücke muss in seiner heutigen Bedeutung als Anschluss des Glarnerlands beibehalten werden. Ich erwarte, Herr Bundesrat, dass Sie mir diese beiden Zusicherungen geben können, und somit habe ich mich der Kürze befehligen.

Bundesrat Ogi: Ich danke Ihnen zunächst einmal für diese interessante Diskussion. Ich möchte dem Kommissionspräsidenten danken, der diese Vorlage sehr ausführlich, umfassend und sehr gekonnt vorgestellt hat. Dann möchte ich auch der Kommission danken, die in acht Sitzungstagen wirklich grosse Arbeit geleistet hat.

Sie fassen heute wohl einen der wichtigsten Entscheide der letzten Jahre, zumindest, was den finanziellen Umfang des Projektes anbelangt. Bis Herr Ständerat Reichmuth gesprochen hatte, war etwas Euphorie in diesem Saal spürbar. Ich habe mich über diese Euphorie gefreut. Denn wir brauchen Mut, um dieses Projekt zu realisieren. Die regionalen Interessen, die am Schluss noch angeklungen sind, sollten diese Euphorie jetzt nicht bremsen.

Das Projekt, das Ihnen der Bundesrat heute vorlegt, verlangt Pioniergeist. Es ist richtig, dass wir uns wieder einmal mit der Zukunft beschäftigen. Es ist richtig, dass wir das Rendezvous mit dem nächsten Jahrhundert eingehen, dass wir dieses Rendezvous nicht absagen. Deshalb braucht es den Blick nach vorne. Ich möchte Sie bitten, bei dieser Botschaft den Blick nach vorne zu bewahren. Wenn wir vielleicht etwas ungestüm nach vorwärts ziehen, weiss ich dennoch die Arbeit Ihrer Kommission und die Ihres Rates sehr zu schätzen. Ich möchte Ihnen dafür danken.

Dieses Nach-vorne-Ziehen hat aber dazu beigetragen, dass man auf möglichst viele Kompromisse eingegangen ist. Diese Kompromisse kosten Geld. Ich werde Ihnen diese Kompromisse bei den einzelnen Artikeln mit Zahlen belegen müssen. Zuhanden des Protokolls und der Geschichte muss ich sagen:

Sie müssen genau wissen, was Sie beschliessen. Sie dürfen nicht nur an den Bau denken, sondern Sie müssen auch an den Betrieb der späteren Neat denken – nach den Jahren 2005, 2010, 2015, wenn das System einmal steht. Sie können nicht einfach heute grosszügig beschliessen und die Betriebskosten nicht berücksichtigen.

Unter diesem Aspekt sind die verschiedenen regionalen Interessen, Anliegen und Sorgen zu sehen, denen schon die Kommission weitgehend zugestimmt hat. Eine Zeitung hat die Kommissionsberatungen wie folgt kommentiert: «Die ständerrätliche Kommission verteilt Zuckerchen.» Heute hat Herr Ständerat Ducret gesagt: «La phase des additions viendra.» On est dans la phase des additions. La phase des soustractions viendra plus tard. Il faut y penser.

Ein wichtiger Aspekt der politischen Beratung dieses Projektes liegt zweifelsohne darin, einen Weg zu suchen, der dem Projekt einen nationalen Charakter belässt, aber den Anliegen der Betroffenen – es gibt nicht nur die Kantone Uri und Tessin – auch Rechnung trägt. Auf dieser Gratwanderung werden wir uns bei den Artikeln 3, 4 und 6 treffen.

Was will das Projekt? Es scheint mir wichtig, dass ich das ganz kurz definiere. Das Projekt will ein Dreifaches:

1. Es ist ein Europaprojekt zugunsten der Schweiz. Ich betone: zugunsten der Schweiz.

2. Es ist ein Umweltprojekt zugunsten der Schweiz. Überlegen Sie sich, wie es nach dem Jahre 2010, 2020 weitergeht, wenn wir diese Neat nicht bauen. Ich habe in den 27 Voten keine Alternative gehört. Frau Ständerätin Bühler hat ehrlich gesagt, es gebe keine Alternative.

3. Es ist ein Bahnprojekt zugunsten der Schweiz. Was haben wir in den letzten Jahren zugunsten der Bahnen gemacht mit Ausnahme der S-Bahn in Zürich, des Tunnels am Heitersberg und der Spitzkehre in Sargans? Wir haben nichts mehr gemacht, währenddem die andern an uns vorbeigefahren sind. Stichworte: Pendolino, TGV, ICE. Europa fuhr, wir hielten an.

Wir haben drei Ziele. Wir wollen unseren Standort verbessern. Die Standortgunst ist für dieses Land wichtig. Wir wollen den Verkehr, der auf uns zukommt, übernehmen – wir können die Schranken weder in Chiasso noch in Basel, noch in Schaffhausen herunterlassen. Dies geschieht auf unsere Art, auf eine neue Art, in einer neuen Verkehrspolitik, Herr Ständerat Iten. Wir müssen das mit der Bahn tun.

Was wäre die Alternative? Neue Strassen. Es wäre eine zweite Röhre am Gotthard. Es wäre möglicherweise eine neue Alpenautobahn nach dem Jahr 2000, 2010. Wir sind nicht in der Lage, diese 70 Millionen Tonnen, die allein auf die Schweiz zukommen, auf der Strasse zu transitieren. Gesamteuropäisch spricht man von 140 Millionen Tonnen, und dabei sind die ganzen Entwicklungen im Osten noch nicht einbezogen. Also brauchen wir hier ein mutiges Projekt, also brauchen wir hier etwas Pioniergeist, also brauchen wir hier das Rendezvous mit dem nächsten Jahrhundert. Das ist entscheidend.

Darf ich dieser europäischen Dimension noch etwas beifügen? Auch wenn wir für Europa bauen, profitieren wir in der Schweiz. Das darf nicht vergessen werden. Gesamtwirtschaftlich profitiert die Schweiz, wenn sie diesen Anschluss an Europa sicherstellt. Und ökologisch profitiert die Schweiz, wenn sie versucht, diesen Mehrverkehr auf ihre Art – à notre façon – zu transitieren. Diese Aussage hat eigentlich eine doppelte Bedeutung. Sie soll zeigen, dass wir uns auf die europäische Herausforderung vorbereiten, dass wir in dieser Zeit der neuen Architektur Europas unsern Standort festigen. Wenn wir einen schwachen Standort haben, haben wir auch eine schwache Ausgangslage bei den Verhandlungen. Wenn wir aber vorangehen, mutig sind, nicht dreimal nein sagen, sondern vielleicht dreimal ja sagen, dann können wir uns für diese Verhandlungen in eine bessere Ausgangslage bringen. Wir zeigen damit, dass wir uns nicht abschotten wollen, dass wir unseren Part bei der Bewältigung der kommenden Verkehrsaufgaben übernehmen.

Die Alpen – Sie wissen, es, ich habe es hier in diesem Saale auch schon einmal gesagt – sind eine «passage obligé». Die Alpen sind in diesem Sinne ein Handicap für das Funktionieren des Binnenmarktes, der ab 1993 geplant ist. Und dieser Binnenmarkt wird sich prioritär im westeuropäischen Raum

entwickeln (Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich). Deshalb werden die Alpen zu einem bedeutenden Durchgang, namentlich für die Griechen und die Italiener. Das dürfen wir nicht vergessen. Dieser Zugang zu diesen Märkten wird auch uns den Zugang zu ihnen erleichtern, wenn wir öffnen, wenn wir Achsen zur Verfügung stellen. Falls wir aber stoppen, verhindern, dann wird man uns ausbremsen und nicht zu diesen Märkten zulassen.

Ich glaube, das müssen wir wissen, wenn wir beispielsweise gegen die Neat reden oder sogar das Referendum erwähnen. Die Nord-Süd-Achse wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Deshalb müssen wir auch wissen, dass wir, wenn sich Europa weiterentwickelt, wenn Europa diesen «free flow of communication» kennt, davon betroffen sein werden, ob wir dann EWR- oder EG-Mitglied sein werden oder den sogenannten Alleingang wagen. Wir sind eingebettet in diesem Europa, in zentralster Lage, und daraus sind unsere Aufgaben und Verantwortungen abzuleiten. Wir können nicht nur applaudieren, wenn der Kommunismus im Osten zusammenbricht, wenn am 9. November 1989 die Mauer fällt. Wir sollen die Verantwortung spüren, die daraus auch resultiert und für uns abfällt.

Mit diesem Projekt integrieren wir uns in das europäische Bahnnetz der Zukunft. Mit dem Nichtstun melden wir uns von diesem Netz ab. Wir sind dann nicht mehr präsent. Das dürfen wir in der heutigen Ausgangslage nicht tun. Wir müssen nach vorne gehen, das Rendezvous eingehen.

Wir wollen dabei weiterhin den freien Personen- und Warenverkehr, dass unsere Güter im Ausland verkauft werden können. Wir wollen nicht nach dem Jahre 2020 im Offside stehen. Da wird man bekanntlich abgepfiffen. Das wollen wir verhindern. Heute müssen wir die Weichen stellen, damit das nicht passiert.

Ich möchte einiges zur Neat als Umweltprojekt sagen. Im Zweckartikel 1 des Beschlusses A ist umschrieben, dass wir das Projekt auch zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen realisieren. Ich darf Sie bitten, jetzt bei dieser Beurteilung all das, was wir erarbeitet und geschrieben haben, nicht zu vergessen. Es wurde viel Gutes in diese Botschaft und in diese Bundesbeschlüsse hineingeschrieben, die wirken, die für uns selbstverständlich Gültigkeit haben, denn wir wissen, dass die Luftbelastung heute an verschiedenen Achsen bereits die Grenzwerte überschreitet. Also müssen wir etwas tun, nicht nur reden, sondern wir müssen realisieren, und dies vor allem rasch.

Bei einem Nein zur Neat müssten wir sofort andere Massnahmen ergreifen. Nach Beendigung der viereinhalbstündigen Debatte habe ich nun dazu keine Alternative gehört. Es gibt sie nicht. Den Status quo können wir nicht beibehalten. Also müssen wir mit dem Bau dieser neuen Alpentransversale nach vorne gehen.

1882 wurde der Gotthard eröffnet und 1913 der Lötschberg. Unsere Schieneninfrastruktur mit Ausnahme der drei Projekte, die mittlerweile realisiert wurden, ist stillgestanden. Aber wir haben hier Aufholbedarf. Wir müssen diese Infrastruktur erneuern, um uns im internationalen Wettbewerb behaupten zu können.

Zum Projekt: Das Projekt ist im Beschluss A definiert und versteht sich als Baukastensystem, das heisst, wir müssen jederzeit in der Lage sein, Anpassungen vorzunehmen. Heute gilt es – das möchte ich all denjenigen sagen, die weitere Forderungen gestellt haben –, das unumgänglich Nötige zu tun; wir können aber nicht schon das Wünschbare realisieren. Wir müssen uns nach der Decke strecken. Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Vor allem im letzten Teil der Debatte trat die Tendenz in den Vordergrund, die Gelegenheit beim Schopf zu packen, um auch noch etwas anzureichern. Diese Tendenz können wir schon aufgrund der eher düsteren Finanzperspektiven heute nicht vollziehen. Sie haben auch die Verantwortung für das Ganze zu tragen. Deshalb bitte ich Sie – ich werde Ihnen bei den einzelnen Artikeln noch ganz klar sagen, welche finanziellen Auswirkungen das hat –, den Bogen jetzt nicht zu überspannen.

Wir dürfen diesen Bogen auch deshalb nicht überspannen, weil daraus gefolgert werden könnte, dass wir sozusagen als

Magnet für den Durchgangsverkehr durch die Schweiz funktionieren möchten. Auch das sollten wir verhindern. Wir wollen unsere Transitfunktion übernehmen, aber nicht als Magnet. Und wir müssen uns jetzt auf diese 70 Millionen Tonnen im Jahre 2020 vorbereiten. Ich wiederhole: 70 Millionen Tonnen für die Schweiz – das ist der ganze Transit, den wir heute zusammen mit Oesterreich und Frankreich auf Schiene und Strasse bewältigen. Die Prognosen, die vor der Entwicklung im Osten erstellt wurden, schätzten das Transportvolumen im Jahre 2020 auf 140 Millionen Tonnen. In die anderen 70 Millionen Tonnen werden sich dann die Oesterreicher und die Franzosen teilen können. Dabei müssen wir ehrlich sein: Alle diese Prognosen, die uns immer wieder unterbreitet worden sind, wurden durch die Entwicklung überrollt. Man musste dann wieder reagieren anstatt zu agieren.

Zu den einzelnen Elementen des Projektes noch grundsätzlich folgendes: Gestatten Sie mir zunächst nach dieser Debatte zu sagen: Diejenigen, die die Eisenbahn haben – so habe ich den Eindruck –, wollen sie nicht mehr, und diejenigen, die sie nicht bekommen, möchten sie. Das ist schon etwas eigenartig.

Deshalb bitte ich Sie, beim Projekt zu bleiben. Wir wollen eine Neubaustrecke Arth-Goldau–Lugano als Kernprojekt, weil die Zufahrten von Chiasso nach Lugano sowie von Luino nach Bellinzona und die nördlichen Zufahrten nach Arth-Goldau aufgrund der heutigen Lagebeurteilung, aufgrund der heutigen Planung, genügen. Ich sage aber zuhanden der Geschichte und des Protokolls: Diese Zufahrten müssen jederzeit ausbaubar sein. Man muss anfügen können.

Warum hat man den Gotthard gewählt und nicht den Splügen? Ich glaubte, diese Beurteilung sei klar. Ich möchte sie aber mit wenigen Worten noch einmal erwähnen: Zunächst einmal hat sowohl die nationale wie die internationale Vernehmlassung ergeben, dass der Gotthard ganz klar im Vordergrund steht, im ersten Rang mit Goldmedaille. Im zweiten Rang steht der Lötschberg-Simplon, und im dritten Rang, sowohl in der nationalen wie in der internationalen Vernehmlassung ganz abgeschlagen – ich muss das sagen –, der Splügen.

Warum ist der Splügen auf den – zwar immer noch medaillen-trächtigen – dritten Rang zurückgefallen? In Stichworten: Der Splügen ist teuer. Der Splügen bedingt einen Staatsvertrag. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Italiener mit Staatsverträgen an drei bis vier Projekten beteiligt sein werden, nämlich am Brenner, am Mont-Cenis und bei den Zufahrten zur Schweiz. Des weiteren ist der Splügen nicht der kürzeste Weg Nord-Süd. Schliesslich muss ich sagen, dass der Splügen am wenigsten Lastwagen von der Strasse auf die Schiene gebracht hätte. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene hätte am Splügen am wenigsten gebracht. Das waren die Hauptpunkte, weshalb wir den Gotthard und den Lötschberg berücksichtigten – und nicht den Splügen.

In bezug auf das Konzept ging es generell darum, alles auf zwei Achsen zu verteilen, damit beide zu entlasten und die Umweltbelastungen aufzuteilen.

Der Lötschberg erfüllt drei Aufgaben: Zunächst einmal ist er Rawil-Ersatz. Ein Postulat wurde ja überwiesen. Zweitens bettet sich der Lötschberg sinnvoll in die «Bahn 2000» ein. Wir bauen ja eine neue Eisenbahnlinie Basel–Olten–Bern. Diese sollte im Jahr 2000 fertig sein. Das würde ermöglichen, im Jahre 2005 einen ersten Alpendurchstich zur Verfügung zu haben, eine erste Alpentransversale. Drittens ist der Lötschberg auch dazu geeignet, dass wir international nicht umfahren werden.

Schliesslich: Der Einbezug der Westschweiz in das europäische Hochleistungsnetz ist ein weiterer Aspekt dieser Botschaft, und das möchten wir mit dem Bau und mit der Zufahrt des TGV Paris–Mâcon–Genève erreichen. Ebenfalls kämpfen wir für die andere Eingangspforte, Basel. Nachdem der TGV-Leitplan diese Optionen – ich betone: Optionen – im französischen TGV-Netz aufgenommen hat, hoffen wir, die nächsten Schritte mit den Franzosen in Richtung eines erfolgreicherer Anschlusses bewerkstelligen zu können.

Mit der versprochenen Zusatzbotschaft kommt die Integration der Ostschweiz dazu. Die Verheiratung hat bereits in der Kom-

mission stattgefunden. Nachdem dazu am Schluss der Debatte einige Fragen gestellt worden sind, möchte ich Ihrem Rat noch folgendes bekanntgeben:

Bei der Integration der Ostschweiz ging es um ein Konzept, das ermöglicht, dass die ganze Ostschweiz inklusive Graubünden mit einer möglichst schnellen Verbindung an die Gotthardachse angeschlossen werden kann; schnell, nachhaltig und mit vertretbarem Aufwand. Die Ueberlegungen führten dazu, Ihnen den Bau des nördlichen Teils der Zimmerberg-Hirzel-Variante, das heisst des Zimmerberg- und des Hirzel-tunnels, zu beantragen. Konkret ging es um den Bau einer neuen, vollständig im Berg verlaufenden Bundesbahnlinie von Thalwil respektive Wädenswil/Au im Norden nach Littl bei Baar im Süden.

Eine Zufahrt wird alimentiert durch die Strecke Zürich–Thalwil. Es handelt sich dabei um eine im Rahmen der «Bahn 2000» und der S-Bahn Zürich vorgesehene Neubaustrecke. Wir müssen das differenzieren, Herr Ständerat Jagmetti, wir müssen sehen, was die Botschaft «Bahn 2000» und was die Botschaft Neat betrifft.

Die Zufahrt St. Gallen–Wattwil–Rapperswil–Pfäffikon alimentiert den Personenverkehr, die Linie St. Margrethen–Sargans–Pfäffikon bringt den Güterverkehr an den Hirzel heran. Damit das ganze System funktionieren kann, ist die Bahnlinie St. Gallen–Pfäffikon teilweise auf Doppelspur auszubauen, und im Bahnhof Pfäffikon sind die Verkehrsströme zu entflechten. Im St. Galler Rheintal sind, Herr Ständerat Gadiant, im Moment keine über «Bahn 2000» hinausgehende Doppelspurausbauten notwendig. Aber wenn – wie Sie gesagt haben – aufgrund des Verkehrsaufkommens, das wir in bezug auf den Osten noch nicht genau erfassen können, eine grössere Nachfrage käme, wären dort jederzeit im Sinne des Baukastensystems eine Anpassung und eine Anreicherung mit weiteren Teilstrecken in Doppelspur möglich. Wir haben im Rahmen des Möglichen diese Ströme erfasst, gehen aber davon aus, dass wir hier flexibel sein müssen. Es ist auch richtig, dass wir – im Gegensatz zur Zürcher Regierung, Herr Ständerat Jagmetti – nicht noch zusätzliche zwanzig Zugs-Trassees für ein allfälliges Anwachsen des Verkehrs aus Osteuropa via Arlberg offen lassen müssen. Es ist durchaus nicht sicher, dass dieser Verkehr kommen wird. Der Arlberg ist auch eine «passage obligé», die eher Verkehr abhält als anzieht; er ist heute auch nur einspurig befahrbar, und bis die Oesterreicher diesen Arlberg ausgebaut haben, dauert es noch lange. Wir rechnen also nicht mit einem grossen Verkehrsaufkommen via Oesterreich und über den Arlberg; Sie haben es zwar nicht erwähnt, aber wohl einige andere.

Ich möchte in bezug auf die Fragen, die Herr Reichmuth gestellt hat, folgendes sagen: Zuerst zu meiner Festrede: Ich habe mich bewusst zum Jubiläum der SOB angemeldet. Ich will dort zu meiner Verantwortung stehen, und ich werde dort in bezug auf die Zukunft nicht nur freundliche Worte sagen können, das ist ganz klar. Aber meine Festreden pflege ich nicht vorher zu formulieren und hier bekanntzugeben. Deshalb müssen Sie auf die Vorfreude noch warten.

Zur ersten Frage kann ich sagen: Ich kann keine solche Zusicherungen geben, wie Sie sie von mir verlangt haben, nämlich später einmal eine bessere Lösung als den Hirzel ins Programm aufzunehmen. Diese Zusicherung kann ich Ihnen nicht geben. Der Bundesrat ist – das wissen Sie – an den Beschluss gebunden. Wäre eine andere Lösung sachlich zwingend, müsste der Artikel 6 dieses Beschlusses abgeändert werden. Wir glauben nicht, dass das nötig sein wird. Sie müssen sich bewusst sein: Wenn wir hier etwas ändern, dann werden die Ostschweizer Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Glarus und Graubünden nicht mehr einverstanden sein.

Zur zweiten Frage, die Sie gestellt haben, zur Garantie für das Aufrechterhalten der SOB-Investitionen: Im achten Rahmenkredit, der für 1993 bis 1997 beschlossen wird, sind noch keine Einbussen für die SOB vorgesehen. Das heisst: Es gibt zum heutigen Zeitpunkt vorläufig keinen Abbau. Sie werden allerdings noch die Budgets genehmigen müssen. Darüber hinaus kann der Bundesrat sich nirgends in der Schweiz binden lassen.

Zur dritten Frage: Werden wir die Einnahmehausfälle übernehmen, wenn der Hirzeltunnel einmal funktioniert und von den SBB betrieben wird? Der Tunnel wird in etwa 15 Jahren bereitstehen. Was dann bezüglich Defizitdeckung gilt, wird das Parlament in der Zwischenzeit allenfalls neu regeln. Bei der heutigen Rechtslage würde ein höheres Defizit der SOB vom Bund mitgetragen, unabhängig von der Ursache.

Zu Herrn Iten: Er hat auch gesagt, er werde nur unter Vorbehalt zustimmen. Ich möchte Sie daran erinnern, dass in Artikel 7 im Beschluss A dargelegt ist, dass die Lärmsanierung auf Inbetriebnahme hin erfolgt sein muss. Die beiden Räte müssen dieses Geld noch beschliessen. Im Gesetz ist es vorgeschrieben. Wir müssen die Lärmsanierungen bis ins Jahr 2002 vornehmen. Aber auch hier muss ich Sie dahingehend orientieren, dass das Milliarden für die ganze Schweiz kosten wird.

Regionalverkehrsbefürchtungen sind unbegründet, was Zug-Zürich und Zug-Luzern anbetrifft. Damit möchte ich Herrn Ständerat Schiesser bitten – er hat Fragen zum Regionalverkehr gestellt –, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir hier den Alpentransit behandeln. Strategien in bezug auf den Regionalverkehr müssen anderswo festgelegt werden.

Ich will und kann hier keine Versprechen zuhanden des Protokolls machen, ich möchte Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass Ihr Kanton – so glaube ich sagen zu können – kein Risiko eingeht. Zu dem, was Ihr Kollege, Herr Rhyner, zu Zürich-Sargans gefragt hat, darf ich Ihnen sagen, dass gerade mit dem Ostschweiz-Anschluss und gerade mit dem verbesserten Anschluss des Kantons Graubünden an den Gotthard die Linie Zürich-Sargans aufgewertet wird. Dabei kann der Bahnhof Ziegelbrücke nicht vernachlässigt werden.

Es liegt auch am Parlament zu bestimmen, was an Geld für den Regionalverkehr zur Verfügung steht. Sie wissen, die SBB und die KTU brauchen in Zukunft mehr Geld. Da möchte ich Ihnen doch etwas zum Nachdenken an den Mittagstisch geben: Jede Linie in diesem Land können wir natürlich nicht mehr unterstützen. Darf ich Ihnen einmal sagen, dass der IC-Zug Bern-Zürich bei Grenzkosten von 1000 Franken einen Ertrag von 4800 Franken bringt und dass der Schnellzug Bern-Olten bei Grenzkosten von 437 Franken noch einen Ertrag von 940 Franken bringt?

Ich will nicht ein Beispiel aus Ihrer Region nehmen, um Ihnen nicht den Appetit zu verderben, aber darf ich Ihnen sagen, dass bei Solothurn-Herzogenbuchsee der Ertrag 27 Franken ist, und die Grenzkosten betragen 100 Franken; bei Beinwil-Beromünster ist der Ertrag Fr. 12.10, und die Grenzkosten liegen bei 50 bis 60 Franken. Wir müssen natürlich in Zukunft auch die Möglichkeit haben zu überlegen, ob es sinnvoll ist, solche Defizitfahrten weiterhin zu unterstützen, ob es nicht sinnvoller wäre, eine andere Lösung zu suchen.

In bezug auf die Fragen, die Herr Ständerat Gadiant gestellt hat, möchte ich ihm sagen, dass ich bei den Artikeln, die Graubünden betreffen, näher auf seine Fragen eingehen und auch bestätigen werde, was in der Botschaft bereits geschrieben steht.

Wir haben die «Option Graubünden» geprägt und sind bereit, sie zu realisieren. Ich werde bei den entsprechenden Artikeln dem Rat vorlegen, was sie für den Bund an Kosten bringen.

Nun möchte ich noch zu dem Stellung nehmen, was die Herren Vertreter aus Zug und Schwyz beanstandet haben, nämlich wir hätten mit Schwyz, Zug und Zürich die SOB-Strecke respektive den Hirzeltunnel nicht diskutiert. Die drei Kantone waren nicht in der Behördendelegation Ostschweiz, wobei ich für Zürich sagen möchte, Herr Ständerat Jagmetti: Herr alt Regierungsrat Künzi hat es nicht für nötig erachtet, in dieser Delegation mitzumachen. Wir haben ihn immer eingeladen, er hat aber nicht teilgenommen.

Sobald der Konsens mit den Ostschweizer Kantonen gefunden worden war, orientierten wir sofort die Kantone Zug und Schwyz; auf Sachbearbeiterebene wurden sie immer auf dem laufenden gehalten. Für ein offizielles Vernehmlassungsverfahren hatten wir schlicht und einfach keine Zeit, denn Sie haben uns gebeten, diese Zusatzbotschaft Ostschweiz rechtzeitig mit der Neat-Botschaft vorzulegen. Sie haben das Tempo bestimmt, da konnten wir diejenigen, die nicht direkt betroffen

waren, nicht in dem Sinne berücksichtigen, wie wir das eigentlich gerne gemacht hätten.

Zum Schluss möchte ich noch kurz etwas zur Finanzierung und zur Organisation sagen. Der Nationalrat erhöhte den Betrag auf 14 Milliarden Franken. Ihre Kommission hält im Prinzip an diesen 14 Milliarden fest. Für die Ostschweiz besteht ein eigener Kredit. In der Öffentlichkeit kam es leider zu einem gewissen Zahlenspiel. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass nicht unterschieden wird zwischen jetzigem Preisstand und den errechneten, voraussichtlichen nominalen Endkosten im Jahre 2010 oder 2015. Diese voraussichtlichen Endkosten liegen bei einer angenommenen Teuerung von durchschnittlich 3 Prozent – im jetzigen Moment haben wir bedeutend mehr – und einer Verzinsung der Baukredite bei 24 Milliarden Franken.

Die Kreditbedürfnisse müssen und können mit jeder späteren Tranche überprüft werden. Was Sie heute beschliessen, eine erste Tranche, das ist der Projektierungskredit. Die zweite Tranche wird dann der Baukredit sein, namentlich für die Tunneln. Die dritte Tranche – auch da können Sie wieder mitreden – werden dann die Zufahrtsstrecken sein. Eine Fahrt ins Blaue sollte damit, vom Ablauf her, vermieden werden können.

Meinerseits lege ich grossen Wert auf ein effizientes Controlling. Es geht hier um Milliarden, und wenn es um Milliarden geht, muss man wissen, dass man den Franken dreimal umdrehen muss, bevor man ihn ausgeben kann.

Professor Rühli von der ETH Zürich arbeitet derzeit an einem Gutachten, in dem eine wirksame Organisationsstruktur aufgezeigt werden soll, die sich auf Artikel 14 abstützen hat. Seine bisherigen Arbeiten bestätigen das, was in Artikel 14 richtungweisend festgelegt wurde. Im Vorfeld der Botschaft habe ich alle möglichen organisatorischen Varianten prüfen lassen, allen voran auch eine private bzw. gemischtwirtschaftliche Trägerschaft. In Anbetracht der sehr langfristigen Kapitalbindung griff der Bundesrat dann auf die Bahnlösung zurück. Im Lichte der mit «Bahn 2000» gemachten Erfahrungen will er sie aber um den erwähnten Koordinations- und Kontrollstab ergänzen.

Bundesrat und Parlament müssen zur Sicherstellung ihres politischen Controlling gleich bei Beginn die richtigen Weichen stellen. Wer so viel investiert, kann gar nicht anders vorgehen. Neben ökologischen und volkswirtschaftlichen Vorteilen dürfte auch die betriebswirtschaftliche Seite nicht vernachlässigt werden.

Berechnungen zeigen, dass das Projekt über eine Dauer von 60 Jahren amortisiert und verzinst werden kann, und zwar bei voller Auslastung der Kapazitäten. Wenn Sie aber zusätzliche Beschlüsse fassen, dann muss ich Ihnen sagen, dass diese Schwellenwertanalyse, diese Wirtschaftlichkeitsrechnung, nicht mehr aufgehen wird. Jede unbedachte Erhöhung der Kosten verschlechtert dann auch später, eben in 60 Jahren, das Resultat.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auch zur Kenntnis zu nehmen, dass wir keine absolute Kostengenauigkeit in der Botschaft fixieren konnten, wir sprechen von minus 10 Prozent und plus 30 Prozent; Preisstand 1991, Projektierungsstand aber 1989. Wir haben alles Interesse, diese Bahn nicht zu überladen.

Damit möchte ich Sie bitten, auf die Vorlage einzutreten. Der Entscheid bedeutet eine wichtige Weichenstellung für unsere Zukunft, und zwar in europäischer Dimension, in ökologischer Hinsicht und mit Blick auf eine neue Bahninfrastruktur, die wir dringend brauchen. Dieser Beschluss ist in seiner Tragweite verkräftbar, verlangt aber Mut und den konzentrierten Einsatz der vorhandenen Kräfte. Er legt heute das unumgänglich Nötige fest und ermöglicht kommenden Generationen einen sinnvollen Weiterausbau. Dieser Beschluss bringt uns voran, stärkt uns, sichert uns die Zukunft und hilft uns, die Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor glaubwürdig abzulehnen. Ich bitte Sie, auf die Vorlagen einzutreten.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsident: Der Rat hat zugleich Eintreten auf die Vorlage 90.040, Entwürfe A bis C, und auf die Vorlage 91.042, Entwürfe A und B, beschlossen.
Ich schlage Ihnen vor, hier die Verhandlungen abubrechen und morgen mit der Detailberatung zu beginnen.

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

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

Integration der Ostschweiz in das Konzept der Eisenbahn-Alpentransversale

Intégration de la Suisse orientale dans le projet de la ligne ferroviaire à travers les Alpes

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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.042
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.09.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	628-654
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 545

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.