

nächsten Tagen mit der Regierung des Kantons Jura eine Lösung finden werden – vielleicht ist dies sogar bereits erfolgt. In bezug auf die Bemerkung von Herrn Kächler zur Strecke Luzern–Stans–Engelberg: Ich kann festhalten, dass dieses Projekt seit einiger Zeit bei uns registriert ist und im Rahmen des 8. Rahmenkredites für diese Bahn Beträge eingeplant sind, wobei noch gewisse Bedingungen zu erfüllen sind.

In bezug auf die Frage von Herrn Büttiker: Was heisst kontrolliertes Wachstum? Eine Förderung bzw. ein Umbau im Bereich des öffentlichen Verkehrs kommt nur in Frage bzw. ist nur dann in Angriff zu nehmen, wenn eine adäquate Nachfrage besteht bzw. zu erwarten ist. Sie haben die Ausführungen von Herrn Bisig gehört: Nicht nur volle Züge erregen manchmal Unmut – wegen mangelnder Sitzgelegenheit –, auch leere Züge erregen Unmut. Deshalb müssen wir das für die Region beste Transportmittel bereitstellen können; das muss nicht immer die Bahn sein, das kann auch der Bus sein. Wir haben diesbezüglich Erfahrungen und Zahlen. Ein sturer Ausbau, z. B. überall ein Halbstundentakt, kann nicht in Frage kommen, insbesondere dort nicht, wo dieser Halbstundentakt nicht benützt wird.

Zu Ihrer zweiten Frage: Wie kann die Belastung durch Regionalverkehr in Grenzen gehalten werden? Dazu gibt es folgende Möglichkeiten:

1. Regionalisierung: d. h. Zusammenfassung von Linien;
 2. Zusammenarbeit mit den SBB: Wir versuchen hier vor allem in Randregionen diese Zusammenarbeit zu verstärken;
 3. Vereinheitlichung und gemeinsamer Einkauf von Rollmaterial: Hier ist Verschiedenes verbesserungswürdig;
 4. wir verlangen, dass unnötige Angebote gestrichen werden.
- Auf die Fragen von Herrn Cavadini Jean habe ich bereits weitgehend geantwortet. Zu beantworten wäre noch die Frage, wie wir die Sparanstrengungen der KTU durchsetzen können: Durch das bereits erwähnte Controlling – welches von den Bahnen nicht überall verstanden wurde –, die Ermahnungen und das Prüfen der Projekte. Die Verantwortung liegt nicht nur beim EVED, beim Bundesamt für Verkehr; auch die Kantone und die Bahnunternehmungen haben vermehrt Verantwortung zu tragen. Wenn das alles nicht reicht, können wir die Defizitdeckung – da sie eine Kann-Vorschrift ist – kürzen. Diese Möglichkeit ist ebenfalls vorhanden.

Schliesslich zur Frage von Herrn Bisig betreffend 330 Millionen Franken bei durchschnittlicher Teuerung von 3 Prozent: Im Verhältnis zum Lebenshaltungskostenindex mag ein Durchschnitt von 3 Prozent hoch sein; aber bei technischen Beschaffungen – insbesondere bei Stellwerken, Zugssicherung, Rollmaterial – muss, wie die Erfahrung zeigt, wegen des technischen Fortschritts leider mit höheren Teuerungsraten gerechnet werden. Ueberdies haben die Projekte in der Regel eine lange Anlaufzeit.

Ich fasse zusammen: Der Regionalverkehr darf auf keinen Fall vernachlässigt werden. Wir tun dies nicht; wir beweisen das mit diesen 1,44 Milliarden Franken, die wir in den nächsten Jahren dafür einsetzen wollen. Das Weiterbestehen des Regionalverkehrs ist entscheidend. Im Sinne des Ausbaus der «Bahn 2000» müssen sich die KTU nahtlos einfügen. Der öffentliche Verkehr in der Fläche darf nicht vernachlässigt werden. Der vorliegende 8. Rahmenkredit mit verfügbaren Bundesmitteln im Umfang von 1,44 Milliarden Franken gewährleistet dies.

Mit dem Einbezug in das Controlling-Projekt des Bundes manifestieren wir unseren Willen, die Mittel nicht nur zielgerichtet, sondern auch effizient einzusetzen, dies im Interesse eines guten und leistungsfähigen Regionalverkehrs.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

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

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

36 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.3075

Interpellation Loretan

Neat-Problematik im Aargau

Problèmes induits par la NLFA dans le canton d'Argovie

Wortlaut der Interpellation vom 9. März 1992

Der Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991 definiert wohl die neue Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau bis Lugano, die Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach und spricht vom Einbezug der Westschweiz sowie der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz. In bezug auf die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland bleibt der Bundesbeschluss (Art. 9) äusserst vage. Die in der bundesrätlichen Neat-Botschaft vom 23. Mai 1990 enthaltenen Gesamtkosten von rund 10 Milliarden Franken haben sich inzwischen Richtung Verdreifachung entwickelt. Wesentliche Teile der Neat hängen in der Luft, sowohl konzeptmässig wie finanziell.

Der Kanton Aargau leistet an die grossen Bahnvorhaben des Bundes einen der grössten Beiträge aller Kantone; dies gilt nicht nur für die Neat, sondern auch für die Intercity-Strecken von «Bahn 2000» sowie für den Huckepack-Verkehr. Er darf erwarten, dass diese Ausbauten im Interesse des Anschlusses unseres Landes an den europäischen Transitverkehr nicht einseitig auf Kosten seiner Bevölkerung erfolgen.

In letzter Zeit häufen sich Anzeichen und Gerüchte, dass auf den inneraargauischen Eisenbahnstrecken der Regionalverkehr (B-Schnellzüge, Regionalzüge) im Zusammenhang mit der Neat drastisch eingeschränkt werden soll. Der Aargau ist nicht bereit, diesen Angriff auf seinen Regionalverkehr zu akzeptieren. Er verlangt im weiteren, dass die Umweltbelange gemäss der geltenden Bundesgesetzgebung zeitgleich mit dem eisenbahntechnischen Ausbau der Neat angepackt werden.

Die völlig unklare Lage für den Kanton Aargau im Zusammenhang mit Planung und Projektierung der Neat, vor allem die undurchsichtige Situation in bezug auf die Zufahrtsstrecken veranlassen mich zu den folgenden Fragen an den Bundesrat:

1. Welche Meinung hat der Bundesrat zur finanziellen Realisierbarkeit der Neat? Wie gedenkt er die nötigen Mittel im Umfang von bald gegen 30 Milliarden Franken zu beschaffen?
2. Gedenkt der Bundesrat, dem Parlament für die Regelung heute unklarer Bereiche im Zusammenhang mit der Neat Zusatzbotschaften zu unterbreiten, dies insbesondere zu den schwierigen Problemen auf den Zufahrtsstrecken im Mittelland, vor allem im Kanton Aargau?

3. Ist der Bundesrat bereit, die Karten in bezug auf die Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Kanton Aargau unverzüglich auf den Tisch zu legen, im besonderen mit Bezug auf die aus kapazitäts- wie aus finanziellen Gründen gefährdeten Linien im Fricktal, im Raum Lenzburg, im Freiamt sowie im Seetal (Basel–Brugg–Zürich, Basel–Winterthur, Lenzburg/

Brugg–Wohlen südwärts, Seetalbahn im Kanton Aargau und im Kanton Luzern)?

4. Kann der Bundesrat die verbindliche Erklärung abgeben, dass den Belangen des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, auf den Zufahrtsstrecken zu den neuen Alpen-transversalen zeitgleich und umfassend Rechnung getragen werden wird?

5. Ist der Bundesrat bereit, bei den SBB und allfälligen weiteren Trägerschaften auf den Einbezug insbesondere des Kantons Aargau in Planung und Projektierung hinzuwirken? Wann, wie und in welchem Umfang gedenkt er dies zu tun?

Texte de l'interpellation du 9 mars 1992

L'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes fixe le tracé de la nouvelle ligne de base du Saint-Gothard d'Arth-Goldau à Lugano, celui de la ligne de base du Loetschberg entre les régions de Frutigen/Heustrich et Gampel/Steg/Rarogne/Mundbach et prévoit l'intégration de la Suisse occidentale et de la Suisse orientale dans le réseau européen de lignes à haute performance. En revanche, la disposition (art. 9) concernant les voies d'accès dans la région centrale du Plateau suisse reste très vague. Les coûts, estimés à 10 milliards de francs environ dans le message du 23 mai 1990 concernant la NLFA, ont tendance à tripler. Pour d'importants tronçons de la NLFA on ne dispose ni d'une conception sérieusement établie, ni d'une base financière sûre.

La contribution du canton d'Argovie aux grands ouvrages de la Confédération est l'une des plus considérables; c'est le cas non seulement pour la NLFA, mais aussi pour les lignes des trains intercity de Rail 2000 et pour le ferroutage. Ce canton doit donc pouvoir demander que les ouvrages nécessaires au rattachement de notre pays au trafic de transit européen ne se fassent pas unilatéralement au détriment de sa population.

Ces derniers temps, de nombreux indices, corroborés par diverses rumeurs, laissent penser que l'on réduira considérablement le trafic régional (trains rapides B, trains régionaux) sur les lignes de chemins de fer qui sillonnent l'Argovie, lorsqu'on réalisera la NLFA. L'Argovie n'est pas d'humeur à tolérer cette atteinte à son réseau de trafic régional. Elle exige en outre que les mesures de protection de l'environnement prévues par la législation fédérale en vigueur soient réalisées en même temps que les ouvrages de technique ferroviaire de la NLFA.

L'incertitude qui existe au sujet de la planification et de l'étude des projets concernant les parties de la NLFA qui touchent l'Argovie, notamment les voies d'accès, m'incite à poser les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Qu'en est-il, de l'avis du Conseil fédéral, de la possibilité de réaliser la NLFA compte tenu des aspects financiers de la question? Comment pense-t-il pouvoir réunir les fonds nécessaires de près de 30 milliards de francs actuellement?

2. Le Conseil fédéral a-t-il l'intention de soumettre des messages complémentaires au Parlement au sujet de la réglementation à adopter sur certains points encore peu clairs du projet de la NLFA, notamment au sujet des difficiles problèmes que posent les voies d'accès dans la partie centrale du Plateau suisse et tout particulièrement en Argovie?

3. Le Conseil fédéral est-il disposé à jouer immédiatement cartes sur table pour clarifier la situation en ce qui concerne l'avenir du trafic régional en Argovie, notamment au sujet des lignes ferroviaires menacées tant pour des raisons qui tiennent à leur capacité que pour des raisons d'ordre financier, à savoir les lignes du Fricktal, de la région de Lenzbourg, du Freiamt et du Seetal (Bâle–Brougg–Zurich, Bâle–Winterthur, Lenzbourg/Brougg–Wohlen en direction du sud, ligne du Seetal dans les cantons d'Argovie et de Lucerne)?

4. Le Conseil fédéral peut-il donner l'assurance que l'on tiendra compte intégralement des impératifs de la protection de l'environnement, notamment de la lutte contre le bruit, et que les mesures qui s'imposent en l'occurrence le long des voies d'accès à la ligne ferroviaire à travers les Alpes seront prises parallèlement à la réalisation de cet ouvrage?

5. Le Conseil fédéral est-il prêt à intervenir auprès des CFF et le cas échéant d'autres maîtres d'ouvrage, pour obtenir notamment que le canton d'Argovie participe à la planification et à

l'étude des projets? Quand, comment et dans quelle mesure a-t-il l'intention de le faire?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Huber (1)

Loretan: Der Ausgangspunkt meines Vorstosses ist aus der Einleitung zu meinen fünf konkreten, an den Bundesrat gerichteten Fragen ersichtlich. Ich beschränke mich bei der Begründung heute auf die seitherige Entwicklung der Neat-Diskussion, vorab im Kanton Aargau, sowie auf einige Aufdatierungen und Aktualisierungen.

Trotz dem Hohelied, das verschiedene Kollegen und Bundesrat Ogi eben auf den Regionalverkehr gesungen haben, muss ich einige Bemerkungen anbringen. So rosig sieht das Bild auch wieder nicht aus!

Ich gehe von den Versprechungen des Bundesrates im Vorfeld der Volksabstimmung zu «Bahn 2000» aus, wonach der Regionalverkehr auf der Schiene integrierender Bestandteil des flächendeckenden Angebotes beim öffentlichen Verkehr sei und bleibe und entsprechend gefördert werden solle. Nun haben sich in letzter Zeit die Anzeichen dafür gemehrt, wonach Bund und SBB versuchen, einen Teil ihrer Probleme zu Lasten des Regionalverkehrs auf die Kantone abzuwälzen; dies nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern vor allem auch, um die bestehenden Kapazitäten auf dem heutigen Schienennetz soweit als möglich für den Personenfern- und den Güterverkehr – Stichwort Huckepack – zu reservieren. Damit wird der Regionalverkehr auf die hinteren Plätze verwiesen. Mit Abgeltungsforderungen kontern die SBB je länger, desto mehr Zusatzwünsche der Kantone zum Leistungsangebot der SBB, und das vom Bund zu erbringende Grundangebot wird restriktiv ausgelegt.

Nicht umsonst hat sich seinerzeit in den eidgenössischen Räten um den Artikel 9 des Bundesbeschlusses betreffend den Bau der Neat ein heftiges Seilziehen abgespielt. Nach diesem Artikel 9, wie er schliesslich formuliert worden ist, hat der Bund innert nützlicher Frist den Ausbau der Zufahrtsstrecken zu den Alpentransitlinien im zentralen Mittelland sicherzustellen. Hinter diesem Ringen stand in erster Linie die Sorge um die Erhaltung und Förderung des Regionalverkehrs auf der Schiene. Dies trifft vor allem für den Kanton Aargau zu. Hier findet ein Drittel der Neat statt. In unserem Kanton kreuzen sich bekanntlich nicht nur die Autobahnen, sondern auch die Hauptlinien West-Ost und Nord-Süd der Eisenbahn.

Schon vor Inbetriebnahme von «Bahn 2000», geschweige denn der Neat, kennen wir eine Reihe von Engpässen, die bei allen Fahrplandiskussionen der vergangenen Jahre immer wieder als Probleme aufgetaucht sind: z. B. der Raum Lenzburg/Gexi, die östlichen und westlichen Linien vor und nach dem Heitersbergertunnel der SBB, die Bözberglinie, der Raum Fricktal. Unklar in bezug auf den Personenverkehr bleibt auch die Situation im unteren Aaretal, im Gebiet Zurzach, auf der Rheintallinie zwischen Winterthur und Basel. Hier droht man die Aufhebung der Schnellzüge an. Die Situation zwischen Basel und Stein ist schlimmer, als die Fachinstanzen beim Bund und beim Kanton Aargau je angenommen haben.

Im Abstimmungskampf um die Neat wurden immer wieder Zweifel daran laut, ob der Zusicherung des Bundesrates Glauben geschenkt werden dürfe, dass die zum Preisstand 1991 bewilligten Kosten von 14,9 Milliarden Franken nicht überschritten würden. Korrekterweise sagt der Bundesrat im Abstimmungsbüchlein, dass die Zinskosten sowie die Bauteuerung, abhängig von der Zinsentwicklung und von der Realisierungszeit, dazukämen. Es gibt also Unsicherheiten.

Ich räume gerne ein, Herr Bundesrat, dass ich heute den offiziellen Zahlen des Bundesrates mehr vertraue als zum Zeitpunkt, als ich meine Interpellation einreichte. Es hat sich inzwischen gezeigt, dass der Bundesrat dem Parlament Ergänzungsbotschaften zur Neat-Grundbotschaft vorlegen muss, um unter den Titeln «Zufahrtsstrecken» und «Anpassungen des bestehenden Eisenbahnnetzes» gemäss den Artikeln 9 und 10 des Neat-Beschlusses, gerade auch in bezug auf den Umweltschutz, Zusatzkredite zu erlangen. Dies wird dem Parlament Gelegenheit geben, sich im Rahmen dieser weiteren Kreditbeschlüsse über den Stand der Realisierung des riesi-

gen Bauvorhabens orientieren zu lassen und allenfalls einzugreifen. Ich habe in meinem vorbereiteten Text noch «Furka-loch» notiert; aber ich lasse das jetzt weg.

Stark betroffen wird der Kanton Aargau schon sehr bald vom Vorläufer der Neat, dem Huckepackkorridor, insbesondere auf der Gotthardachse.

Mein Aargauer Kollege Hans Jörg Huber hat die Problematik mit einem Postulat aufgegriffen, das hier am 16. Juni 1992 behandelt wurde. Der Chef EVED hat in seiner damaligen Stellungnahme festgenagelt: «Nichtsdestoweniger kann ich Ihnen sagen, dass das Angebot im Regionalverkehr im Kanton Aargau durch die Kapazitätssteigerung im Huckepackverkehr nicht berührt wird.» (AB 1992 S 521). Dabei ist er auch heute ausdrücklich zu behaupten.

Die Regionalverkehrsprobleme im Freiamt – ein weiteres Zückerchen für unseren geschätzten Bundesrat Ogi – auf der sogenannten Südbahnstrecke können offenbar dereinst befriedigend gelöst werden. Dies ist dankbar anzuerkennen und geht auf den Einsatz des Aargauer Baudirektors und der Aargauer Regierung zurück. Es wurde eine Lärmsanierungsvereinbarung auf freiwilliger Basis abgeschlossen, beispielhaft für die vom Huckepackkorridor im Freiamt betroffene Strecke.

Nicht unerwähnt bleiben darf – wenn ich schon die Aargauer Probleme stichwortartig aufgreife – die Seetalbahnlinie zwischen Lenzburg und Luzern. Die Leute fragen sich: Wird sie, wie andere, ein Neat-Opfer? Der Bundesrat hat vor kurzem über die Gesamtsanierung entschieden, wie wir den Medien haben entnehmen können. Ein offizieller, begründeter bundesrätlicher Bescheid liegt allerdings bis heute auch dem Regierungsrat des Kantons Aargau nicht vor. Deshalb hat sich die Kantonsregierung bislang zum bundesrätlichen Orakel – es stecken einige Widersprüche im Text des Beschlusses – nicht offiziell äussern können. Man wartet auf die ausführliche schriftliche Begründung dieses Entscheides.

Zurück zum Grundsätzlichen: Der neue Chef der SBB-Generaldirektion, Benedikt Weibel, hat im August noch als «gewöhnliches» Mitglied der Generaldirektion in Aarau erklärt – ich zitiere ihn gemäss «Aargauer Tagblatt» vom 19. August 1992 –: «Die Kapazitätsanalyse, die wir gemacht haben, hat gezeigt, dass die Neat den Regionalzugsverkehr im Aargau nicht tangiert, punktum.»

Man ist versucht, mit Goethes «Faust» zu kommentieren: «Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.» Die Zukunft für den Regionalverkehr bleibt im Kanton Aargau diffus. Einerseits wird, wenn es um Detailprobleme geht, von SBB und Bundesverwaltung taktiert, werden Rückzüge aus dem Regionalverkehr mit einer Vielfalt von Gründen – auch finanziellen – durchzusetzen versucht. Auf der anderen Seite stehen die knallharten Formulierungen des Chefs EVED hier im Juni und eines Benedikt Weibel im August in Aarau.

Wem soll man Vertrauen schenken? Es ist deshalb von Bedeutung, wie anschliessend Herr Bundesrat Ogi zu den von mir gestellten Fragen konkret Position beziehen wird. Als Neat-Befürworter hoffe ich, dass sich nach seinen Ausführungen das Aargauer Ja-Aber nicht zu einem Nein zur Neat umkehren muss.

Abschliessend halte ich fest, dass sich der Kanton Aargau nach wie vor gegen einen Abbau des Regionalverkehrs unter den Titeln «Huckepack», «Bahn 2000», «Neat» zur Wehr setzen wird. Er verlangt insbesondere, dass nicht über seinen Kopf hinweg in Bern über Fahrplanverdünnungen und Umstellungen von der Schiene auf die Strasse vorentschieden wird. Die Kantone – nicht nur mein Kanton – verlangen, dass sie und damit ihre Bevölkerung vom Bundesrat, von der Bundesverwaltung und von den SBB ernst genommen werden.

Der Aargau lässt sich unter gewissen Bedingungen wohl durch-, aber nicht überfahren, zum Beispiel mit nach den Bedürfnissen des Augenblicks «handgestrickten» Aenderungen an einmal festgelegten Konzepten. Es wird vielmehr Aufgabe des neuen Leistungsauftrages sein, die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im öffentlichen Verkehr neu zu regeln und Aufgabenverantwortung, Entscheidungskompetenzen und Finanzierungszuständigkeiten miteinander in Uebereinstimmung zu bringen. Bis es soweit ist, hat sich der Bund

an den bestehenden Leistungsauftrag und die darauf abgestützten Konzepte zu halten!

Bundesrat Ogi: Herr Loretan hat das Hohelied auf den Regionalverkehr angesprochen. Herr Loretan: Ich kann gar kein Hohelied singen, ich bin total verschnupft und tue mich sogar schwer beim Reden. Also, von Singen über den Regionalverkehr kann keine Rede sein. Ich will aber trotz all meiner Handicaps versuchen, Ihre Unsicherheiten auszuräumen. Mein Ziel ist es, Sie zu überzeugen, damit Sie am nächsten Sonntag nicht ein Ja-Aber in die Urne legen, sondern ein überzeugtes Ja, wie es Ihr Parteikollege, Herr Regierungsrat Pfisterer, in der Ausgabe des «Badener Tagblatts» vom letzten Samstag empfohlen hat. Ich danke Ihnen für das Verständnis, Herr Loretan. Sie haben fünf Fragen gestellt. Diese möchte ich wie folgt beantworten:

Die Frage 1 umfasst den Bereich Kosten und Finanzierung. Die Neat kostet 14,9 Milliarden Franken inklusive Anschluss Ostschweiz. Das sind die Baukosten beim Preisstand 1991/Projektierungsstand 1989. Sie wurden von verschiedenen, voneinander unabhängigen Planungsbüros und Experten berechnet und überprüft. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie davon in Kenntnis setzen, dass das Parlament die Tranchen für die Projektierung, für den Bau, für die Zufahrtsstrecken und für den Betrieb zu einem späteren Zeitpunkt genehmigen und damit auch Einfluss auf das Projekt nehmen kann.

In bezug auf diese 14,9 Milliarden Franken lege ich grossen Wert auf die Feststellung, dass es die besten Zahlen sind, die wir haben. Sie sind auch im internationalen Vergleich plausibel. Ich denke hier an die Planungen für einen Basistunnel zwischen Frankreich und Italien unter dem Mont-Cenis.

Die von den Gegnern der Neat ins Feld geführten Zahlen von 30, 40 oder gar 50 Milliarden Franken – bald werden es 70 Milliarden Franken sein – basieren demgegenüber auf keinerlei seriösen Berechnungen. Das hat zum Beispiel Professor Hans Schmid aus St. Gallen kürzlich selbst zugegeben. Er sagte in einem Interview, er habe die 50 Milliarden Franken ganz einfach in die Welt gesetzt, um zu provozieren. Andere Neat-Gegner zählen eine möglichst grosse Teuerung dazu und multiplizieren das Ganze dann noch mit dem Faktor 2 oder 3, indem sie dreist behaupten, wenn die Bahnen bauten, würden die Budgets immer überschritten. Das stimmt nicht, und die Bahnen haben das bewiesen. Die S-Bahn wurde zeit- und budgetgerecht gebaut, und auch die Doppelspur am Lötschberg wurde budgetgerecht gebaut.

Es ist unbestritten, dass die Kosten in der rund 15jährigen Bauzeit der Neat infolge der Teuerung zunehmen werden. Aber teuerungsbedingte Mehrkosten sind keine effektiven Mehrkosten, denn sie werden mit einem leider immer schlechter werdenden Franken bezahlt, und die Kaufkraft des Geldes nimmt mit der Teuerung bekanntlich ab. 14,9 Milliarden Franken heute sind im Jahre 2010 wohl nicht mehr 14,9 Milliarden Franken. Die effektiven Kosten der Neat bleiben dadurch unverändert. Darum geben wir immer das Jahr als Preisniveau an – das wissen auch diejenigen, die trotzdem mit Genuss die Zahl von 50 Milliarden verbreiten. Sie tun das, weil sie keine anderen Argumente mehr haben.

Die Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt alle Kosten, auch die Bauzinsen. Die Rechnungsmethode wurde von namhaften Professoren der Hochschulen St. Gallen (Professor Kaspar), Zürich (Professor Hauser), Basel (Professor Hill und Professor Studer), Freiburg (Professor Godard und Professor Ratti) und Neuenburg (Professor Jeanrenaud) begutachtet. Wir haben also diese Analysen – ich darf das einmal sagen – durch die klügsten Köpfe im Bereich der Universitäten überprüfen lassen. Sie kommen zu einem positiven Ergebnis. Auf diese Zahlen und diese Experten von den Hochschulen St. Gallen, Zürich, Basel, Freiburg und Neuenburg haben wir abgestellt, und ich vertraue diesen Herren.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Neat ist unbestritten. Die Neat ist langfristig selbsttragend, trägt zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum bei und dient – das wollen wir gerade heute nicht vergessen – auch zukünftigen Generationen. Sie schafft während dem Bau Arbeit und Verdienst für 10 000 Menschen

in denjenigen Branchen und denjenigen Regionen, die es heute am nötigsten haben.

Wichtiger sind indessen noch die Standortvorteile, die die Neat dem ganzen Land bringt. Nur dank der Neat werden TGV-, IC- und Pendolino-Linien nicht nur gelegentlich in der Schweiz enden, sondern unser Land in kurzen Intervallen durchqueren. Das bedeutet, dass auch Städte wie Bern, Thun, Luzern, Brig oder Bellinzona eine Verkehrsverbindung erhalten, die mit der Flugzeugverbindung vergleichbar ist. Die gute Erreichbarkeit ist immer ein Pluspunkt, wenn es um die Ansiedlung neuer Industrien – das vergessen wir sehr gerne –, wenn es um die Schaffung neuer oder um die Erhaltung bestehender Arbeitsplätze geht. Die Neat schafft eine wichtige Grundvoraussetzung zur gedeihlichen wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Sie befruchtet unsere Wirtschaft sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase.

Zur Finanzierung möchte ich noch ergänzen: Der Steuerzahler wird durch den Bau der Neat kaum belastet. Der weitaus grösste Teil der erforderlichen Mittel wird auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Das ist zulässig, weil es sich bei der Neat um eine langfristig rentable Investition handelt. Auch ein Gutachten der Hochschule St. Gallen kommt zu diesem Schluss. Rund einen Viertel der Baukosten, nämlich 3,5 Milliarden Franken, entnehmen wir der Treibstoffzollkasse. Eine Treibstoffzollerhöhung ist wegen dieser Mitfinanzierung nicht nötig. Der Autofahrer wird durch die Neat nicht zusätzlich belastet. Die Sanierung des Bundesfinanzhaushaltes wird durch die Neat nicht tangiert. Auf die Dauer werden alle Mittel, auch die aus der Treibstoffzollkasse, aus den Betriebserträgen der Bahnen zurückbezahlt.

Ich komme zu den Fragen 2 und 3 in bezug auf die Zufahrtsstrecken und den Regionalverkehr: Herr Ständerat Loretan vertritt die Auffassung, die Kapazität der Zufahrtsstrecken zur Neat sei insbesondere im Aargau nicht ausreichend. Er befürchtet, künftig werde dort der Regionalverkehr zugunsten der alpenquerenden Züge eingeschränkt. Die Untersuchungen des Bundesamtes für Verkehr zeigen demgegenüber, dass das regionale Zugsangebot im Aargau auch dann gemäss Konzept «Bahn 2000» ausgeweitet werden kann, wenn die Neat im Sinne der Botschaft voll ausgelastet ist.

Wir können das für jeden Streckenabschnitt einzeln beweisen. So bleiben zum Beispiel im Freiamt noch 80 Zugtrassees für regionale Bedürfnisse frei. Auch zwischen Basel und Stein/Säckingen sowie am Bözberg haben wir genügend Kapazität. Demgegenüber muss die Kapazität auf dem Kurzschnitt zwischen Rapperswil und Gexi schon für «Bahn 2000» unabhängig vom Bau der Neat erhöht werden. Das habe ich bereits in der Neat-Debatte im letzten Herbst klar und deutlich gesagt.

Bezüglich der Zufahrtsstrecken im Mittelland gibt es somit keine unklaren Bereiche, und es besteht zurzeit kein Handlungsbedarf. Wir dürfen nicht auf Reserve ausbauen. In der Botschaft finden Sie das Wort «Baukastensystem»; es wird erklärt, dass alles so geplant ist, dass jederzeit nach dem Prinzip des Baukastens, sofern notwendig, ausgebaut werden kann. Sollten im nächsten Jahrhundert heute nicht vorhersehbare Ausbaubedürfnisse entstehen, so kann ihnen dannzumal immer noch Rechnung getragen werden. In der Langfristplanung der SBB werden derartige Ueberlegungen angestellt, z. B. bezüglich dritter Gleise oder neuer Rheinübergänge. Dabei handelt es sich aber um nichts Weiteres als um Planungshypothesen. Das Bedürfnis für diese Bauten müsste klar definiert werden. Bezüglich Seetalbahn hat der Bundesrat die Karten auf den Tisch gelegt, und die beiden Regierungsräte der Kantone Luzern und Aargau wurden von uns über den Beschluss des Bundesrates orientiert. Die offizielle Mitteilung wird in den nächsten Tagen selbstverständlich noch schriftlich folgen.

Zur Frage 4, Umweltschutz und Lärmschutz: Es versteht sich von selbst, dass der Bund die Lärmschutzverordnung berücksichtigt. Der Lärmschutz entlang des Huckepackkorridors ist zwischen dem Kanton Aargau, dem BAV und den SBB, Herr Loretan, bereits vertraglich geregelt worden. Hier haben wir grosse Fortschritte gemacht. Diese Fortschritte sind Ihnen offensichtlich nicht bekannt. Mit der öffentlichen Auflage und

dem Beginn der Lärmschutzbauten kann Ende dieses Jahres oder Anfang nächstes Jahr gerechnet werden.

Zur Frage 5, Einbezug des Kantons Aargau: Bei der Neat sind die Kantone in die Planung grundsätzlich einbezogen; dies gilt sowohl am Gotthard wie auch am Lötschberg. Aber nachdem das Referendum zustande gekommen ist, mussten diese Planungsarbeiten abgebremst werden, denn wir wollen nicht planen, wenn wir nicht wissen, ob wir bauen können. Wenn das Volk – so hoffen wir – am 27. September 1992 der Neat zustimmen wird, werden wir diese Arbeiten zügig an die Hand nehmen.

Wir wollen, Herr Loretan, mit den Kantonen planen und nicht gegen sie; das gilt nicht nur für den Kanton Aargau, sondern für alle betroffenen Kantone. Nur wenn wir alle am gleichen Strick ziehen, auch nach dem 27. September – ich betone: auch nach dem 27. September; ich sage das in diesem Hause ganz bewusst –, werden wir zu guten Lösungen kommen und rasch vorwärtsgehen können. Ich bin überzeugt, dass wir eine gute Neat bauen können.

Ich bitte Sie, auch zu bedenken, was passieren würde, was auf uns zukäme, wie die Strasse belastet würde, wie die Regionen leiden würden, wie das Ausland uns betrachten würde, wenn wir am kommenden 27. September die Neat ablehnten. Deshalb möchte ich Sie bitten, Ihr Aber zu streichen und das Aber durch Begeisterung zu ersetzen – ein Ja mit Begeisterung und nicht immer ein Ja-Aber. Wir wären für das Ausland schlicht und einfach nicht mehr berechenbar, und das wäre schlimm, sogar sehr schlimm. Wir wären kein verlässlicher Partner mehr.

Und weil Sie, Herr Loretan, insbesondere an Ihrem Kanton Aargau interessiert sind, möchte ich den Punkt 2 in bezug auf die Zufahrtsstrecken noch wie folgt präzisieren: Es gibt für den Kanton Aargau im Zusammenhang mit der Neat keine unklaren Bereiche mehr. Von einer drastischen Einschränkung der regionalen Verkehrsbedienung im Kanton Aargau kann keine Rede sein. In einem seinerzeit an die Kommissionsmitglieder abgegebenen Papier, genannt «Betriebliche Plattform», haben wir dargelegt, wie die Belastung der Zufahrtlinien aussähe, wenn 69 Millionen Tonnen Güter pro Jahr und 148 Schnellzüge pro Tag durch die Alpen geführt würden. Auf der Aargauer Südbahn könnten dann nur noch 22 Regionalzüge – hoffentlich gefüllt – geführt werden.

Am 4. Oktober 1991 wurde aber ebenfalls der Ausbau der Zufahrten von Zürich und aus der Ostschweiz zur Neat beschlossen. Dadurch wird die Situation auf der Südbahn, also in Ihrem Raum, wesentlich entschärft.

Die «Betriebliche Plattform» ist eine aus heutiger Sicht plausible Aufteilung des Verkehrs auf Reise- und Güterverkehr; ihr liegen für alle Zugsarten eher vorsichtige Annahmen über die durchschnittliche Auslastung zugrunde. Das Papier war die Grundlage der Wirtschaftlichkeitsrechnung, also der Schwellenwertanalyse. Man kann heute daraus noch keinen künftigen Fahrplan ablesen, und noch weniger können wir damit allfällige künftige Ausbaubedürfnisse begründen; das gilt auch für die übrigen Linien im Aargau, wie z. B. den Bözberg. Die «Betriebliche Plattform» erbringt aber den Beweis, dass auch auf diesen Linien alle in «Bahn 2000», in sämtlichen Güterverkehrskonzepten und in der Neat enthaltenen Züge geführt werden können, ohne den Regionalverkehr zu beeinträchtigen. Hingegen ist nicht zu leugnen – das möchte ich noch einmal wiederholen –, dass sich auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen Rapperswil und Gexi Kapazitätsengpässe ergeben können. Das haben wir auch in der Kommissionsarbeit offengelegt. Wie bereits in der parlamentarischen Debatte über die Neat ausgeführt, könnten die allenfalls notwendigen Ausbauten zu gegebener Zeit über das SBB-Budget finanziert werden.

Da nicht anzunehmen ist, Herr Loretan, dass die Gotthard-Basislinie vom ersten Betriebstag an voll ausgelastet sein wird, müssten allfällige Ausbauten erst im nächsten Jahrhundert vorgenommen werden. Auch aus diesem Grunde wäre es nicht sinnvoll, heute Beschlüsse zu fassen, die sich vielleicht in zehn Jahren als falsch erweisen. Noch einmal: Wir haben gemäss der erwarteten Menge Tonnagen zu bauen, und wir können nicht auf Reserve ausbauen.

Das waren meine Antworten auf die Fragen von Herrn Loretan.

Loretan: Ich danke Herrn Bundesrat Ogi. Meine Interpellation hat Herrn Bundesrat Ogi Gelegenheit gegeben, sich nochmals in aller Klarheit generell zur Neat zu äussern. Ich habe mit Befriedigung gehört, dass das Parlament Zusatzbotschaften erhalten wird.

Ich möchte die Fortschritte beim Huckepackkorridor im Freiamt, auf der Südbahnstrecke, die ich in meiner heutigen Begründung erwähnt habe, durchaus anerkennen.

Zu meiner Erklärung: Unterstelle ich die Fundiertheit der Argumente, wie sie Herr Bundesrat Ogi hier dargelegt hat, dann kann ich mich als teilweise befriedigt erklären. «Teilweise» deshalb, weil eben allzu lange kein klarer Wein in das Aargauer Gefäss des Regionalverkehrs eingeschenkt worden ist.

Das ist nicht primär der Fehler von Herrn Bundesrat Ogi. Letzte Zweifel sind nicht beseitigt. Ich bleibe aber – das ist wohl zentral für meinen Freund Adolf Ogi – Neat-Befürworter. Die Aargauer sind ja im allgemeinen bundestreu und glauben mehrheitlich nach wie vor an das, was aus Bern verlautbar wird – insbesondere, wenn es aus bundesrätlichem Munde kommt.

92.057-3

**EWR. Anpassung des Bundesrechts
(Eurolex)
Energierecht im EWR. Bundesbeschluss
EEE. Adaptation du droit fédéral
(Eurolex)
Droit de l'énergie dans l'EEE.
Arrêté fédéral**

Botschaft I und Beschlussentwurf vom 27. Mai 1992 (BBI V 1)
Message I et projet d'arrêté du 27 mai 1992 (FF V 1)

Beschluss des Nationalrates vom 27. August 1992
Décision du Conseil national du 27 août 1992

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Jagmetti, Berichterstatter: Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie beantragt Ihnen einstimmig, auf diese Vorlage einzutreten. Es bleibt uns ja auch keine andere Wahl, wenn wir am Mittwoch dem Beitritt zum EWR zustimmen wollen.

Der vorgeschlagene Bundesbeschluss bringt keine Neuorientierung unserer Energiepolitik; er ist für uns nicht systemfremd. Eingebettet ist er in die beiden Netze, die unser Energierecht heute bestimmen, einerseits ins sachliche und andererseits auch ins internationale Netz unseres Energieaustausches.

Die sachliche Einbettung ergibt sich daraus, dass heute eine Vielzahl von Gesetzen unser Energierecht ausmachen, da wir getrennte Erlasse für Wasserkräfte, Atomenergie, Rohrleitungsanlagen, elektrische Anlagen, für die Energienutzung und für die Landesversorgung haben. Konflikte sind in letzter Zeit denn auch nicht in erster Linie dort aufgetreten, sondern bei der Anwendung anderer Erlasse auf unsere Energieanlagen. Ich nenne u. a. das Raumplanungsgesetz, das Umweltschutzgesetz, die Gesetze über Wasserbau, Gewässerschutz und Fischerei, das Natur- und Heimatschutzgesetz, das Arbeitsgesetz mit Plangenehmigung für Industriebetriebe, das Enteignungsgesetz.

Zu all dem schlägt uns nun der Bundesrat einen neuen, zusätzlichen Erlass vor, der einerseits die bestehende Ordnung überlagert und andererseits einzelne Gesetze ändert. Man mag sagen, dass das nicht gerade die Uebersichtlichkeit er-

höht. Aber angesichts der Aufgaben, die für die Einbindung des Energierechts in den EWR bestanden, konnte keine andere Lösung gewählt werden. Wichtig ist aber nicht so sehr der formale Aspekt, sondern die Tatsache, dass sich die Bestimmungen – wie wir noch in der Detailberatung sehen werden – ganz gut in die heutige Ordnung einfügen lassen.

Die internationale Vernetzung im Bereiche der Energie wird nicht durch den EWR geschaffen, sondern besteht schon längst. Sie ergibt sich daraus, dass 85 Prozent unseres Endenergieverbrauchs durch importierte Primärenergieträger gedeckt werden. Wir können nur 15 Prozent unseres Verbrauchs aus einheimischen Ressourcen decken. Das zeigt die Bedeutung der internationalen Bezüge für die Schweiz.

Beim Erdöl ist dies offensichtlich. Erdöl und seine Derivate gelangen über die Rheinschiffahrt, über Pipelines, auf der Schiene und auf der Strasse in unser Land, wobei die beiden Raffinerien den Inlandverbrauch zu etwa einem Drittel decken. Der Rest wird nicht als Rohöl, sondern als Fertigprodukt importiert.

Beim Erdgas haben wir in der Schweiz, mindestens einstweilen, ebenfalls keine kommerziell verwertbaren Mengen gefunden, so dass unsere Gasversorgung, die überwiegend von der öffentlichen Hand getragen wird, sich auf importiertes Erdgas abstützt.

Bei der elektrischen Energie ist die internationale Vernetzung von besonderem Interesse. Wir haben hier ein System mit drei Ebenen und zwei Austauschformen, indem ja elektrische Energie den Weg des geringsten Widerstandes geht und wir so viel Energie produzieren oder importieren müssen, dass der Verbrauch gedeckt wird; denn unsere Netze müssen eine konstante Spannung und eine konstante Frequenz haben. Wenn wir den Energiekonsum einschränken wollen, dann müssen wir das beim Konsumenten machen. Die reduzierte Einspeisung ins Netz führt nicht zu einem Ergebnis.

Das Gleichgewicht wird in der Schweiz zunächst aufrechterhalten durch die grossen Ueberlandwerke in ihren eigenen Netzen, also durch EOS, BKW, Atel, CKW, NOK, EG Laufenburg und EWZ, die intern für den Ausgleich und für die Erhaltung von Spannung und Frequenz besorgt sind. Ergänzt wird dieser interne Ausgleich in den Netzen der Ueberlandwerke durch den nationalen Ausgleich, indem diese Netze miteinander verbunden sind und dafür gesorgt wird, dass hier das Gleichgewicht national gewahrt wird.

Darüber hinaus besteht ein internationaler Verbund, der von der Union pour la coordination de la production et du transport de l'électricité durchgeführt wird, einer Organisation, die 1951, also im gleichen Jahr wie die erste Gemeinschaft der heutigen Europäischen Gemeinschaften, gebildet worden ist. Dieser internationale Verbund erfolgt über fünf grosse Gebiete, die zum Teil mehrere Staaten umfassen. Die Schweiz bildet eines dieser Gebiete. Hier wird nun ebenfalls ausgetauscht.

Dieser Austausch erfolgt auf allen drei Ebenen, und zwar aufgrund einer Energieplanung, die bis zur Stunde als Einheit reicht, wo man also die notwendigen Zufuhren und die notwendige Bereitstellung von Energie in dieser Differenzierung durchführt. Da der Verbrauch aber nicht einfach dem Plan folgt, braucht es noch einen ergänzenden Austausch, der dann ganz kurzfristig durchgeführt und dadurch erreicht wird, dass je nach dem Verbrauch die Produktion gedrosselt oder erhöht wird. Das geschieht auf elektronischem Wege, in der Schweiz mit der Zuführung von mehr oder weniger Wasser auf die Turbinen, um im ganzen Land konstante Situationen zu haben. Das erfolgt natürlich sehr rasch, nämlich in der Sekundeneinheit.

Hervorzuheben ist in diesem ganzen System, dass sowohl der nationale Ausgleich unter den grossen Ueberlandwerken als auch der internationale Ausgleich unter den fünf Gruppen, die von Jütland bis zu den griechischen Inseln und von der Bretagne bis an die Oder-Neisse reichen, von der Schweiz aus gesteuert und hier abgerechnet wird. In Laufenburg befindet sich eine grosse Schaltanlage. Dort befindet sich vor allem auch der Lastverteiler unter diesen Netzen, so dass also beispielsweise die Gruppe Deutschland, die mehrere Staaten umfasst, mit Frankreich über Laufenburg abrechnet. Dass dieses System voll und ganz funktioniert, ergibt sich daraus, dass

Interpellation Loretan Neat-Problematik im Aargau

Interpellation Loretan Problèmes induits par la NLFA dans le canton d'Argovie

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3075
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1992 - 17:15
Date	
Data	
Seite	757-761
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 852