

Im Bericht sind das nach jetzigem Planungsstand für «Bahn 2000» vorgesehene vollständige Angebots- und Betriebskonzept aufzuzeigen sowie die dafür notwendigen Investitionen.

Der Bericht soll zudem Aufschluss geben, bei welchen der zahlreichen Investitionen, die dem Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1986 über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zugrunde gelegt waren, Einsparungen möglich sind und wo Mehrkosten entstehen. Insbesondere sind auch Möglichkeiten von Neigezügen im Sinne einer Sparstrategie darzulegen.

Texte du postulat du 5 février 1993

Le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement un rapport assorti de propositions éventuelles concernant un examen général de «Rail 2000». Dans ce contexte, il devra informer sur les coûts supplémentaires des variantes des nouvelles lignes ferroviaires de «Rail 2000» telles qu'elles sont proposées par les cantons de Berne et de Soleure.

Le rapport doit montrer les concepts d'offre et d'exploitation prévus pour «Rail 2000» ainsi que les investissements y relatifs et ce, en l'état actuel de la planification.

Le rapport doit en outre fournir des indications sur les économies qu'il est possible de réaliser sur les nombreux investissements à l'origine de l'arrêté fédéral du 17 décembre 1986 relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet «Rail 2000», partie CFF; ce projet doit également fournir des indications sur les postes susceptibles d'engendrer des coûts supplémentaires. Les possibilités de trains à caissons inclinés devront également être présentées, dans le cadre d'une stratégie d'économie.

93.3036

Motion KVF-SR 91.306 (Minderheit Büttiker) «Bahn 2000».

Varianten der Kantone Bern und Solothurn

Motion CTT-CE 91.306 (minorité Büttiker)

«Rail 2000». Variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure

Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1993

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage über eine allfällige Finanzierung der von den Kantonen Bern und Solothurn für die Neubaustrecken von «Bahn 2000» vorgeschlagenen Varianten zu unterbreiten.

Es sind die Kostenberechnungen für den Abschnitt Mattstetten–Rothrist sowohl für die Variante SBB, die Varianten der Kantone Bern und Solothurn sowie für die vom EVED im Plangenehmigungsverfahren gewählte Linienführung, sofern diese von der Variante SBB abweicht, auf den gleichen Stand zu bringen und dem Parlament darzulegen.

Die Linienführungen und die Anteile Tunnelstrecken gemäss Projekt, wie es dem Parlament 1986 vorgelegen hatte, sowie der oben erwähnten Varianten sind synoptisch darzustellen.

In der Vorlage sind das nach jetzigem Planungsstand für «Bahn 2000» vorgesehene vollständige Angebots- und Betriebskonzept aufzuzeigen sowie die dafür notwendigen Investitionen.

Die Vorlage soll zudem Aufschluss geben, bei welchen der zahlreichen Investitionen, die dem Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1986 über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zugrunde gelegt waren, Einsparungen möglich sind und wo Mehrkosten entstehen.

Texte de la motion du 5 février 1993

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet relatif à un éventuel financement des variantes des nouvelles lignes ferroviaires de «Rail 2000» telles qu'elles sont proposées dans les cantons de Berne et de Soleure.

Il y a lieu de présenter au Parlement une évaluation des coûts de construction du tronçon Mattstetten–Rothrist aussi bien pour la variante des CFF, celle des cantons de Berne et de Soleure, que pour la ligne choisie par le DFTCE en procédure d'approbation des plans, pour autant que cette ligne s'écarte de la variante des CFF; toutes ces variantes doivent être présentées selon un état identique de développement.

Les lignes ainsi que les tronçons de tunnels selon le projet tel qu'il a été soumis au Parlement en automne 1986, ainsi que les variantes mentionnées ci-dessus, doivent être présentés de manière synoptique.

Le projet doit montrer les concepts d'offre et d'exploitation prévus pour «Rail 2000» ainsi que les investissements y relatifs et ce, en l'état actuel de la planification.

Le projet doit en outre fournir des indications sur les économies qu'il est possible de réaliser sur les nombreux investissements à l'origine de l'arrêté fédéral du 17 décembre 1986 relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet «Rail 2000», partie CFF; ce projet doit également fournir des indications sur les postes susceptibles d'engendrer des coûts supplémentaires.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Danioth, Berichterstatter: Gestatten Sie, dass ich in Ergänzung des schriftlichen Berichtes und in Anbetracht der staatspolitischen und auch verkehrspolitischen Tragweite der Standesinitiative Bern einige zusätzliche Ausführungen mache.

1. Aus dem Bericht Ihrer Kommission geht eines deutlich hervor: Für die Post aus dem Rathaus zu Bern in das Bundeshaus zu Bern ist das Parlament leider der falsche Adressat. Die Standesinitiative Bern verlangt nämlich nichts weniger als einen neuen Bundesbeschluss für die Verwirklichung der sogenannten Kantonsvariante bei der Linienführung der SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist auf dem Gebiet des Kantons Bern, mit dem sogenannten Munibergtunnel als Kernstück. Hierfür wird dem Parlament die Bewilligung des erforderlichen Zusatzkredites – Schätzungen gehen auf 300 bis 400 Millionen Franken – beantragt.

In der Referendumsabstimmung vom 6. Dezember 1987 hat das Volk bekanntlich dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt. Artikel 2 beschränkt sich auf die Feststellung, dass das Netz der SBB unter anderem durch eine neue Linie Mattstetten–Rothrist zu erweitern sei. Die Linienführung selber ist nicht Bestandteil des Bundesbeschlusses. Nach Artikel 3 ist es vielmehr Sache des Bundesrates, die Bauetappen festzulegen und zu genehmigen.

2. Sodann hat das Parlament am 21. Juni 1991 – also nach dem Zustandekommen der Standesinitiative des Kantons Bern – den Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahngrossprojekte verabschiedet. Dieser Beschluss soll sicherstellen, dass die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung für Grossprojekte des Konzeptes «Bahn 2000» vereinfacht und beschleunigt wird. Diese neue verfahrensrechtliche Ordnung ist also auf die in Frage stehende Strecke der «Bahn 2000» anwendbar.

Im neuen Erlass ist das Plangenehmigungsverfahren klarer strukturiert und gestrafft worden. Es gliedert sich zur Hauptsache in ein verwaltungsinternes Vorprüfungsverfahren mit den entsprechenden Anhörungen einerseits und in ein Plangenehmigungsverfahren mit einem entsprechenden Genehmigungsentscheid des Departements andererseits.

Das Planaufnahmeverfahren für den fraglichen Streckenabschnitt ist kürzlich ordnungsgemäss durchgeführt und am 8. März 1993 abgeschlossen worden. Nach Medienberichten sind über 5200 Einsprachen betroffener Eigentümer und Anwohner eingereicht worden. Der Genehmigungsentscheid des EVED kann abschliessend – das möchte ich betonen – an das Bundesgericht weitergezogen werden, so dass – und das scheint mir auch politisch bedeutsam zu sein – eine richter-

liche Ueberprüfung sicherstellt, dass und wie die Umweltschutz- und die Raumplanungsgesetzgebung eingehalten werden.

3. Ungeachtet der eindeutigen Feststellung, dass das Parlament nicht befugt ist, in ein laufendes Verfahren der Verwaltung einzugreifen, hat sich Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen um einen Beitrag zur Lösung der darin implizierten politischen Fragen und vielleicht auch um einen Beitrag zur Befriedung bemüht. Das Anliegen des Kantons Bern und von angeblich nicht weniger als 63 betroffenen Gemeinden konnte der Kommission sicherlich nicht gleichgültig sein, galt es doch, sich erstmals anhand eines konkreten Verfahrens im Massstab 1:1 und im Hinblick auf die Beurteilung der Realisierbarkeit dieses Grossprojektes auch auf parlamentarischer Ebene ein zuverlässiges Bild zu verschaffen.

Nach Einholung der Stellungnahme der SBB und des Departementes hat ein Ausschuss im Auftrag der Kommission die Vertreter nicht nur des Initiativkantons Bern, sondern auch des mitbetroffenen Kantons Solothurn angehört und sich die Projektierung sowie die geplante Linienführung im Gelände von Vertretern der SBB aufzeigen lassen. Praktisch die ganze Strecke wurde inspiziert und auch der letzte Teil, die Station Rothrist, besichtigt, also der Kanton Aargau einbezogen. Wir haben unser Augenmerk besonders auf die von den Kantonen Bern und Solothurn favorisierten Tunnelvarianten Muniberg und Oesch-Oenz gerichtet.

4. Die Kommission bringt für die Anliegen der betroffenen Regionen und für die Sorgen der Anwohner um den Erhalt ihres natürlichen Lebensraumes grosses Verständnis auf. Ich möchte das als Kommissionspräsident, aber auch als Urner betonen. Die umwelt- und raumplanungsrelevanten Forderungen der Anwohner sind in der Regel durchaus nachvollziehbar. Dies geht auch aus den neuesten Eingaben hervor, in denen die Sorge um das Grundwasser zum Ausdruck gebracht wurde.

Wer von uns würde sich nicht herausgefordert fühlen angesichts einer neuen Bahnlinie, die mitten durch Feld und Wald gelegt werden soll und der mit Bau und Betrieb des neuen Verkehrsträgers wertvolles Acker- und Wiesland geopfert werden soll? Von den begleitenden Immissionen ganz zu schweigen. Die der Kommission zugeleitete illustrierte Dokumentation hat, bekräftigt durch den Augenschein in dieser schönen und naturnahen Gegend, drastisch aufgezeigt, dass leider auch erhaltenswerte Landschaften in Mitleidenschaft gezogen werden. Zu verweisen ist vor allem auf die Wässermatten des Oberaargaus, eine Landschaft von nationaler Bedeutung.

Andererseits – dies muss im Sinne der Vollständigkeit und der Wahrheit zuliebe auch gesagt werden – machen die SBB geltend, dass bereits im jetzigen Zeitpunkt umweltbedingte Massnahmen für über 200 Millionen Franken – gegenüber den ursprünglich geplanten 50 Millionen Franken – vorgesehen sind, vor allem für Optimierungen in der Linienführung, für aufwendigeres Normalprofil, zusätzliche oder längere Tunneln bzw. Ueberdeckungen, konsequente Parallelführung mit der N 1, Wildquerungen – hierüber könnte man allein eine Stunde reden –, Lärmschutzmassnahmen usw.

Dies bedeute die äusserste Grenze des verhältnismässigen und finanziell tragbaren Aufwands, sagen die SBB. Allein die vom Buwal verlangten weiter führenden Massnahmen würden 700 Millionen Franken kosten. Wohl noch nie sei ein schweizerisches Grossvorhaben so umsichtig und rücksichtsvoll geplant worden wie die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, sagen die SBB. Ich sage das, damit auch die SBB zu Worte kommen.

5. Im Zusammenhang mit der öffentlichen Planaufgabe sind vom Komitee «Für eine umweltgerechte 'Bahn 2000'» sowie anderen Gruppierungen neuerdings gleichwohl harte Vorwürfe an die Adresse der SBB und ihrer Planer erhoben worden.

Dazu möchte ich sagen, dass sich Ihre Kommission – und auch das Rat, glaube ich – selbstverständlich auch hier nicht in die Verfahrensabläufe und die öffentliche Diskussion einzumischen hat.

Rein objektiv, im Sinne der Wahrnehmung der parlamentarischen Aufsichtspflicht, muss indessen festgehalten werden,

dass der Vorwurf des mangelnden Demokratieverständnisses einer sachlichen Grundlage entbehrt. Denn die SBB sind Partei und nicht Schiedsrichter zwischen den Fronten. Sie haben ihren gesetzlichen Auftrag nach technischen Kriterien und finanziellen Rahmenbedingungen zu erfüllen und dabei die Rahmengesetzgebung einzuhalten.

Eine Verletzung des Umweltschutzgesetzes konnte nicht dargetan werden. Auf alle Fälle müsste das Buwal diesbezüglich gelegentlich Farbe bekennen – das muss ich auch sagen -- und sich dann entscheiden, auf welche Seite es sich stellen will.

Es ist klar, dass sich über wünschbare Forderungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung immer streiten lässt. Doch die Verwirklichung einer nicht nur über die Gesetznorm hinausgehenden, sondern optimalen Umweltvariante liegt ganz klar nicht im Auftrag und – meiner Meinung nach -- auch nicht in der Kompetenz der SBB, sondern der politischen Behörde, des hier anwesenden Chefs des Departementes.

Die Vorbehalte gegenüber den SBB sind auch insofern nicht ganz gerechtfertigt, als die SBB-Planer die besonders kostenrelevanten Tunnelvarianten, die ich vorhin erwähnt habe, wenn auch nicht in die öffentliche Planaufgabe einbezogen, so doch immerhin auf den gleichen Planungsstand gebracht haben.

Dadurch wurde einem zentralen Begehren der Anwohner und der Kantone entsprochen, das unter anderem auch vor der Kommission an uns gerichtet wurde. So wird es den zuständigen Instanzen des Departementes ermöglicht, im Plangenehmigungsverfahren wertvolle Quervergleiche zwischen der SBB-Lösung und den Kantonsvarianten anzustellen. Dass damit die Kostenfrage eine entscheidende Rolle spielt, ist selbstverständlich. Soweit die Ergänzung.

Darf ich noch zu den beiden Vorstössen, Motion und Postulat, die in diesem Zusammenhang eingereicht wurden, Stellung nehmen, um das Prozedere zu vereinfachen?

In die Schlussphase der Kommissionsberatung über die Ständesinitiative Bern platzte die «Enthüllung» – ich brauche das Wort nicht gerne, weil es abgegriffen ist, aber es ist doch eine gewisse Enthüllung – eines neuesten SBB-Berichtes, wonach das Projekt «Bahn 2000» laut Planungsstand 1992 auf weit über 10 Milliarden Franken zu stehen kommen werde.

Als Gründe wurden unter anderen angeführt, die in der seinerzeitigen Botschaft angegebenen Kosten von 5,4 Milliarden Franken beruhen zum Teil auf falschen Schätzungen -- man spricht sogar von massiven Fehlkalkulationen --; der für die «Bahn 2000» formulierte Leistungsauftrag – möglichst viele Knoten der Schweiz im Stundentakt untereinander zu verknüpfen – sei in Frage gestellt.

Das geht an das Mark von «Bahn 2000». Der zuständige Departementsvorsteher hat nach Auffassung der Kommission rasch und entschlossen reagiert und die SBB zur Redimensionierung der ganzen Angelegenheit auf ein Kernprojekt von maximal 8 Milliarden Franken aufgefordert.

Die ständerätliche Kommission hat sich einlässlich mit der höchst unerfreulichen Situation auseinandergesetzt, welche zusätzlich in einen grösseren Rahmen unserer Mobilitätsbedürfnisse zu stellen ist, wie das im Zwischenbericht der Groupe de réflexion über die SBB aufgezeigt wurde. Es fielen -- ich will das nicht verschweigen – in unserer Kommission harte Worte zur bisherigen Kostenplanung: Die Glaubwürdigkeit im seinerzeitigen Abstimmungskampf über «Bahn 2000» im Jahre 1987 könne in Frage gestellt werden, sie sei nachträglich in Frage gestellt worden, und anderes mehr wurde den Behörden zum Vorwurf gemacht.

Ihre Kommission ist der bestimmten Auffassung, dass unter den gegebenen Umständen das Projekt «Bahn 2000» im Angebots- und Betriebsbereich nach einer grundlegenden Neuprüfung ruft. Der Aus- und Neubau von zusätzlichen Strecken fällt in der Prioritätsordnung hinter Rationalisierungsmassnahmen im betrieblichen Bereich und bei der Anschaffung von neuem Rollmaterial zurück. Dabei ist die Beschaffung von Neigezügen «Pendolino» nun wirklich ernsthaft und vorurteilslos an die Hand zu nehmen.

Mit einem Postulat verlangt die Kommission auch Aufschluss darüber, wie sich die Mehrkosten zusammensetzen. Was ist

auf umweltrelevante Zusatzkosten zurückzuführen? Auswirkungen beispielsweise der neuen Verordnung zum Umweltschutz? Was geht auf das Konto Projektänderungen? Was ist reine Teuerung? Was schliesslich ist auf ungenaue Projektierung zurückzuführen?

In diesem Rahmen rechtfertigt sich auch die genaue Gegenüberstellung der SBB-Variante und der Kantonsvarianten Bern und Solothurn im Rahmen des Teilstücks Mattstetten–Rothrist, womit einem zentralen Anliegen der Bahngegner entsprochen wird. Es darf indessen nicht ausser acht gelassen werden, dass das Teilstück Mattstetten–Rothrist nach Angaben der SBB zu den unverzichtbaren Teilstücken der «Bahn 2000» gehört, also nicht Manövriermasse in der Redimensionierung darstellt.

Die Kommissionsmehrheit möchte indessen den Bundesrat – unabhängig von der Standesinitiative Bern – zur Offenlegung der Planungs- und Kostenparameter veranlassen, sich jedoch jeder verbindlichen Auftragserteilung enthalten, weil wir hierzu heute nicht zuständig sind. Darum ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, das Postulat sei notwendig, aber ausreichend. Die Motion der Kommissionsminderheit Büttiker wäre rechtlich der falsche Weg. Auch darf die Auflistung nicht zu einem Präjudiz hinsichtlich einer Zusatzkreditvorlage werden, denn die Mehrkosten des gesamten Projektes «Bahn 2000» sind dem Parlament zu gegebener Zeit in einem Sammelkredit zu unterbreiten. Erst wenn diese Auflistung mit den entsprechenden finanziellen und zeitlichen Konsequenzen auf dem Tisch des Hauses liegt, können sich die eidgenössischen Räte darüber Gewissheit verschaffen, ob sich das Grundkonzept von «Bahn 2000» in der Zielsetzung gemäss Bundesbeschluss überhaupt noch realisieren lässt oder nicht. Dann erst ist gegebenenfalls ein neuer Bundesbeschluss erforderlich, der selbstverständlich wiederum dem Referendum zu unterstellen wäre. Von einer neuen Volksabstimmung zu sprechen, ist damit heute verfrüht.

Ich persönlich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass die hochgesteckte Zielsetzung von «Bahn 2000» mit dieser Kadenz, die erwähnt wurde – einer äusserst dichten Zugfolge zwischen allen schweizerischen Knotenpunkten –, immer irrationalere Gestalt annimmt.

Die Standesinitiative Bern – um den Kreis zu schliessen – nunmehr länger zu sistieren wäre zuständigkeithalber und verfahrensmässig problematisch und auch nicht zweckdienlich. Sie hat der Kommission immerhin den Einstieg in die Ueberprüfung des Planungsverfahrens bei «Bahn 2000» ermöglicht und bildet – vor dem Hintergrund der heutigen verkehrspolitischen Situation in diesem Land – vorab dem Parlament eine Brücke zu einer möglichst neuen finanzpolitischen Plattform von «Bahn 2000» und SBB-Leistungsauftrag.

In diesem Sinne ersuche ich Sie, der Standesinitiative Bern keine weitere – ich wiederhole: keine weitere – Folge zu geben, aber auf der anderen Seite das Postulat, das daraus hervorgegangen ist, zu überweisen.

Frau Beerli: 5200 Einsprachen, Einsprachen des Kantons Bern, des Kantons Solothurn sowie unzähliger Gemeinden: Diese Tatsache lässt aufhorchen und zeigt, dass es im Oberaargau brodet. Die betroffene Bevölkerung ist nicht grundsätzlich gegen «Bahn 2000». Sie weiss um die Bedeutung dieses Projektes, vor allem im Zusammenhang mit dem Lötschbergarm der Neat, dieses Lötschbergarms, der für den Kanton Bern von ganz grosser Wichtigkeit und für die gesamte Westschweiz unverzichtbar ist. Aber vor der Abstimmung über den «Bahn 2000»-Beschluss ist – damals noch von Herrn Bundesrat Schlumpf – immer wieder und ohne Einschränkung versichert worden, man werde bei der Realisierung des Projektes den Belangen des Umweltschutzes höchste Beachtung schenken. Nun liegt ein einziges Projekt der SBB auf, und dieses Projekt trägt den Anliegen des Umweltschutzes wenig Rechnung. Die SBB-Variante gefährdet die Grundwasserversorgung der Region, sie verletzt das Gewässerschutzgesetz, und sie zerstört das im Bundesinventar enthaltene Natur- und Landschaftsgebiet der Wässermatten und des Mumenthaler Weiher.

Die betroffenen Kantone haben zumindest das Recht zu wissen, welcher Preisunterschied zwischen den von ihnen geforderten Varianten und der SBB-Variante besteht. Diese Information ist eine absolut unverzichtbare Entscheidungsgrundlage. Ich unterstütze daher gemeinsam mit meinem Kollegen Zimmerli mit Ueberzeugung die Inhalte des von der Kommission erarbeiteten Postulates. Ich vertraue darauf, dass die Fragen dieses Postulates mit Sorgfalt beantwortet werden und es keine Verzögerung mit sich bringen wird, dass aus rechtlichen Gründen keine Motion eingereicht werden kann.

Die Standesinitiative Bern hat eine Diskussion ausgelöst, sie hat das Problembewusstsein gestärkt, und sie hat zur Einreichung eines Kommissionspostulates geführt. Sie hat daher ihre Ziele weitgehend erreicht, auch wenn darauf aus rechtlichen Gründen nicht eingetreten werden kann, d. h., auch wenn ihr keine weitere Folge gegeben werden kann, als das Kommissionspostulat es vorsieht. Diese Folge ist schon sehr wichtig, und ich vertraue darauf, dass die Fragen des Postulates abschliessend und gut beantwortet werden.

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Ich möchte vorerst Herrn Kommissionspräsident Daniöth für die gründliche Behandlung dieser Standesinitiative in der Kommission und für seine detaillierte Berichterstattung danken, insbesondere für seine Ausführungen in bezug auf die Nichtfolgegebung der Standesinitiative.

Gestatten Sie mir trotzdem, auch einige Ausführungen im Zusammenhang mit «Bahn 2000» und mit der Forderung nach einer Motion zu machen, obwohl ich mich frage, ob man im Zusammenhang mit der Standesinitiative überhaupt von der Ablehnung einer Motion sprechen kann.

Wer heute für eine umweltgerechte Realisierung von «Bahn 2000» auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist eintritt, läuft immer noch am Prellbock der Unnachgiebigkeit von Bundesrat und SBB auf. Der Vollzug von «Bahn 2000» ist im Entgleisen begriffen. Viele Leute in diesem Land fragen sich besorgt, ob die Notbremse des Bundesrates überhaupt noch rechtzeitig gekommen ist. Im Rückspiegel betrachtet muss man zugeben – ohne Wenn und Aber –, dass die Gegner der «Bahn 2000»-Abstimmungsvorlage (ich gehöre nicht dazu) in bezug auf Kostenüberschreitungen und Umweltbelastungen im nachhinein recht bekommen haben.

Die Gründerväter von «Bahn 2000» sind heute nicht mehr im Amt. Ihnen haben wir es heute zu «verdanken», dass der Vollzug von «Bahn 2000» zu einem bahn-, umwelt- und staatspolitischen Fiasko zu werden droht. Zu viele Fragen waren schon im Vorfeld der Volksabstimmung offen, sind bis heute offengeblieben oder sind dem Parlament und dem Volk nicht oder falsch beantwortet worden. Landschafts- und umweltpolitische Befürchtungen der betroffenen Bevölkerung wurden durch übertriebene Versprechungen zerstreut, von denen man heute einfach nichts mehr wissen will.

Ich zitiere als Beispiel alt Bundesrat Leon Schlumpf im Ständerat: «Etwas möchte ich hier ausdrücklich festhalten. Wir werden dafür besorgt sein, dass bei der Ausführungsprojektierung, der definitiven Festlegung der Linien und dann auch bei der Bauausführung im Gelände jede mögliche Rücksicht auf Landschaft, Umwelt, Siedlungsgebiete und auch auf die Belange von Land- und Forstwirtschaft genommen wird. Es sollen nicht aus Kostengründen Abstriche gemacht werden.»

Und wir dürfen und werden es nicht zulassen, dass solche Versprechen heute einfach in den Wind geschlagen werden. Noch geniessen der neue Chef EVED und die neue SBB-Spitze in bezug auf «Bahn 2000» eine gewisse Schonzeit. Alles andere wäre unfair. Aber es ist und bleibt ihre Pflicht:

1. «Bahn 2000» mit «Landschaft 2000» zu verbinden;
2. die gemachten Versprechen in bezug auf eine umweltgerechte Linienführung einzulösen;
3. die Kostenwahrheit rasch auf den Tisch zu legen, und
4. im Zweifelsfall eine neue Volksabstimmung zu ermöglichen.

Erstaunlich sind in diesem Zusammenhang die Antworten der Gruppe de réflexion im Grünbuch über die Zukunft der SBB. Dort steht unter anderem zum Projekt «Bahn 2000»: «Die Groupe de réflexion ist der Ansicht, dass das Projekt

'Bahn 2000' bezüglich Angebot und Netz und der zeitlichen Abfolge der Realisierung überprüft und nötigenfalls redimensioniert werden muss.»

Ich bin für einen verbindlichen Auftrag, eine solche Neubeurteilung vorzunehmen. Ich kann den Bundesrat nicht verstehen, dass er nicht verbindlich den Auftrag entgegennehmen will, diese ganze Geschichte zu überprüfen. Besser zu spät als nie! Aber wenn die Kongruenz zur Volksabstimmungsvorlage verlorengeht, was leicht absehbar ist, muss eine neue Vorlage mit Volksabstimmungshürde her.

Mit dem Konzeptbeschluss ist über die ungefähre Linienführung auf der Strecke Mattstetten–Rothrist entschieden und zugleich ein Handlungsspielraum für die weitere Bearbeitung belassen worden, der namentlich dazu genutzt werden soll, das Vorhaben möglichst umweltgerecht im weitesten – den Natur- und Landschaftsschutz einschliessenden – Sinne auszugestalten.

Der Finanzierungsbeschluss nennt zwar eine bestimmte Kreditsumme für die Netzerweiterung ohne Aufteilung auf die einzelnen Neubaustrecken; er rechnet jedoch mit Mehrkosten als Folge von Projektänderungen im Zuge der Weiterbearbeitung des Vorhabens im Hinblick auf die Plangenehmigung.

Mit der Tunnelvariante haben die SBB in Uebereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe d des Umweltschutzgesetzes eine Möglichkeit aufgezeigt erhalten, die nachteiligen Auswirkungen einer offenen Linienführung auf Natur und Landschaft zu vermeiden. Bei der Beurteilung des Detailprojektes im Plangenehmigungsverfahren gilt es nun, die Tunnelvariante im Sinne der einschlägigen Vorschriften – Natur- und Heimatschutzgesetz, Raumplanungsgesetz, Raumplanungsverordnung, Eisenbahnverordnung – in die Interessenabwägung einzubeziehen, um zum sachlich gebotenen Entscheid zu gelangen. Diese Interessenabwägung hat sich an den konkreten Gegebenheiten der betroffenen Landschaft zu orientieren.

Es geht also um eine fallbezogene und nicht um eine generelle Entscheidung. Damit ist bereits gesagt, dass ein Entscheid zugunsten der Tunnelvariante nur insofern zu einem Präjudiz werden könnte, als bei anderen Detailprojekten die gleichen Gegebenheiten bestünden, was kaum zutreffen wird.

Der Entscheid für oder gegen die Tunnelvariante ist aufgrund der anwendbaren umweltrechtlichen Vorschriften zu treffen. Soweit diese einen Ermessensspielraum belassen, gilt es, die sachgerechte Lösung zu finden. Das erlaubt zwar auch, die mit der Tunnelvariante verbundenen Mehrkosten als solche in die Interessenabwägung einzubeziehen. Wer den Motionstext liest, kann sich überzeugen, dass es vor allem um diese Interessenabwägung geht. Nicht zulässig ist es dagegen, den sachgerechten Entscheid nur dann zu treffen, wenn bereits für eine Zusatzfinanzierung gesorgt ist. Das wäre eine Verletzung des Legalitätsprinzips.

Die aufgelegte Linienführung vermag den gesetzlichen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit nicht zu genügen. Dies beweist der Bericht über das Vorprüfungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr, beantragen doch sowohl die meisten Bundesstellen als auch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission die Verwirklichung der wesentlich weniger problematischen, sogenannten alternativen Linienführungen: die Tunnel Oesch-Oenz und Muniberg. Nach eingehender Prüfung der aufgelegten Pläne und Expertenberichte muss man zur Ueberzeugung gelangen, dass die Realisierung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist erst mit den beiden Tunnel Oesch-Oenz und Muniberg als umweltverträglich im Sinne der Gesetzgebung bezeichnet werden kann.

Herr Bundespräsident, mit der SBB-Linienführung Mattstetten–Rothrist sind die Weichen falsch gestellt worden. Der «Bahn 2000»-Vollzug ist damit auf ein auswegloses Stumpengeleise manövriert worden. Am Prellbock des Legalitätsprinzips und des Volkes wird der Zug jäh entgleisen, wenn nicht durch sofortige Signalstellung auf die Tunnelvarianten der Kantone Bern und Solothurn umrangiert wird.

Dazu ist aber die Zeit des Unverbindlichen längst abgelaufen. Wir brauchen jetzt keine unverbindlichen «Postulätchen» mehr, die schliesslich nichts bewegen. Was wir jetzt dringend nötig haben, Herr Bundespräsident Ogi, sind verpflichtende

Aufträge mit Vorgaben, die endlich Klarheit in Gegenwart und Zukunft des Projektes «Bahn 2000» bringen. Das laue Lüftchen eines «Postulätchens» wird als Korrekturinstrument des Parlamentes der heutigen Situation um das Projekt «Bahn 2000» nicht gerecht.

Ich bitte Sie deshalb, der Motion zuzustimmen.

Bundespräsident Ogi: Ich danke zunächst Herrn Büttiker, dass er dem «Prellbock» Bundesrat noch eine Schonzeit gegeben hat, aber geschossen hat er jetzt trotzdem.

Das Votum zeigt, dass die Behandlung der Standesinitiative Bern zum heutigen Zeitpunkt Schwierigkeiten – ich betone: Schwierigkeiten – bereitet, und so einfach, wie es jetzt Herr Büttiker gemacht hat, kann man es nicht tun.

Es sind verschiedene Problemkreise, die sich überlagern. Da ist einmal der Problemkreis der gegenwärtig hängigen Einsprachen, das sogenannte Einspracheverfahren. Zweitens ist da die Ueberprüfung des Konzeptes «Bahn 2000». Wir sind nicht «Prellbock», sondern wir gehen in die Offensive, und wir haben sofort gehandelt, als man handeln musste. Drittens geht es um die Behandlung der Standesinitiative Bern.

Aufgrund der Ausführungen von Herrn Büttiker bin ich gezwungen, diese drei Themata anzusprechen.

1. Zum Einspracheverfahren: Hierzu kann das EVED, mein Departement, zurzeit keine Aussagen machen; Frau Beerli, nach neuesten Informationen sind es nicht 5000, sondern 6000 Einsprachen – für nicht einmal 50 Kilometer! Ueberlegen Sie einmal, wenn wir hier einfach ohne Prüfung der rechtlichen Notwendigkeit zu etwas Hand bieten: Dann können wir sofort die für die nächste Generation vorgesehene und von Herrn Salvioni sowie auch von mir unterstützte Swissmetro bauen. Es wird bei «Bahn 2000» bekanntlich zu einer Swissmetro kommen, wenn wir alle Forderungen erfüllen werden; ich sage nicht «müssen», sondern «werden».

Wir haben also 6000 Einsprachen für weniger als 50 Kilometer, und diese Einsprachen sind im Moment bei den Präsidenten der Schätzungskommissionen. Sie ordnen und bündeln diese Einsprachen und werden sie meinem Departement demnächst übergeben. Einzig dieses Einspracheverfahren kann zeigen – und ich bitte Sie, etwas zurückhaltender zu sein –, wie die Neubaustrecke umweltverträglich zu realisieren ist.

Frau Beerli, das EVED wird dann im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens prüfen, ob die Umweltschutzgesetzgebung tatsächlich mit dem SBB-Projekt zu vereinbaren ist oder ob sie verletzt worden ist. Warten Sie doch diese Stellungnahme ab, Herr Büttiker, bis Sie das behaupten. Seien Sie doch in dieser Situation fair! Wenn es der Fall sein sollte, dass das Umweltschutzgesetz verletzt worden wäre, könnte das EVED zusätzliche Auflagen verfügen. Schliesslich wird auch das Bundesgericht prüfen können, ob das EVED ein «Prellbock» ist, wie das Herr Büttiker sagt, oder ob das EVED vielleicht einmal recht gehabt hat.

Im Rahmen der Beantwortung des Postulates wird der Bundesrat über diese Entwicklung, Frau Beerli, ganz sicher Auskunft geben. Das ist das Verfahren, d. h. die Abwicklung, wie sie im Moment im Gang ist; das ist vor allem der rechtliche Rahmen, der auch den Parteien und den Kantonen bekannt und mit diesen abgesprochen ist. Wir können deshalb heute nicht sagen, welche Linienführung die richtige ist; ich bedaure das eigentlich, aber ich werde aufgrund dessen, was Herr Büttiker gesagt hat, beim zweiten Punkt einiges dazu sagen müssen.

2. Zur Ueberprüfung des Konzeptes «Bahn 2000»: Für die Realisierung der Bauten im Rahmen des Angebotskonzeptes hat das Parlament im Jahre 1986 einen Kredit von 5,4 Milliarden Franken bewilligt (Preisstand 1985).

Gemäss Bericht vom 16. Dezember 1985 über das Konzept «Bahn 2000» schätzten die SBB den Eisenbahn-Personenverkehr im Jahre 2000, ohne «Bahn 2000», auf 10,2 Milliarden Personenkilometer. Ich kann Ihnen sagen, dass wir diese Zielsetzung schon bald erreicht haben werden. Und – vielleicht ist es Herr Daniöth entgangen – die SBB haben Pendolini bestellt. Wir haben also ein Umdenken in Ihrem Sinne nicht nur eingeleitet, sondern bereits durchgesetzt.

Die Schwellenwertanalyse – wir dürfen nicht nur an den Bau, sondern müssen vor allem an den Betrieb denken – für «Bahn 2000» zeigte, dass es einen Mehrverkehr von 3 bis 4 Milliarden Personenkilometern brauchen würde, um die Betriebs- und Kapitalkosten von «Bahn 2000» decken zu können. Aufgrund von eingehenden Plausibilitätsüberlegungen durfte auch angenommen werden, dass dieser Mehrverkehr mit dem Attraktivitätsgewinn von «Bahn 2000» zu erreichen wäre.

Das war die Ausgangslage, wie sie sich vor der Abstimmung des «Samichlaustags» 1987 präsentiert hat. Und dies – konsultieren Sie wieder einmal die Botschaft – liess den Bundesrat im Abstimmungsbüchlein für den 6. Dezember 1987 folgern, die «Bahn 2000»-Investitionen könnten durch den zu erwartenden Mehrverkehr finanziert werden.

Was ist seither passiert? Die SBB haben ein recht grosszügiges Angebot erarbeitet, das auf einzelnen Streckenabschnitten über den Halbstundentakt hinausgeht. Ich bitte Sie, einmal nicht nur die schöne Lokomotive anzuschauen, wenn Sie einen Zug durch die Landschaft fahren sehen, sondern immer genau in die Waggon hineinzuschauen und Ueberlegungen anzustellen, ob der Zug benützt oder nicht benützt wird, ob er voll oder leer herumfährt.

Das Angebot, das ich erwähnt habe – Streckenabschnitte mit einem Angebot über den Halbstundentakt hinaus –, wurde auf vielen Strecken um mindestens ein Zugpaar pro Stunde erweitert, so etwa auf den Abschnitten Genf–Biel–Olten–Zürich, Lausanne–Bern, Olten–Luzern und Zürich–Weinfelden. Zudem wurden offenbar grosszügigere Annahmen über die Entwicklung des Güter- und Regionalverkehrs in den Agglomerationen getroffen. Des weiteren hat die stärkere Sensibilisierung der Bevölkerung, vor allem in den achtziger Jahren und vor allem für Umweltanliegen, sowohl zu einer wesentlichen Verlangsamung – ich muss das einfach sagen – als auch zur wesentlichen Verteuerung des Planungsprozesses sowie zu grösseren Projektänderungen Anlass gegeben.

Ich möchte hier nur das Beispiel der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist anführen. Das ursprüngliche Projekt von 1986: 823 Millionen Franken. Das Vorprojekt Mai 1990: 1,372 Milliarden Franken. Wenn man diese Beträge beurteilt, darf man nicht sagen, die SBB hätten quasi ein Projekt vorgelegt, wie das Frau Beerli gesagt hat, das den Umweltsprüchen in keiner Weise entgegenkomme.

Das Projekt, welches wir, d. h. die SBB, jetzt aufgelegt haben, kostet 1,498 Milliarden Franken – ursprünglich waren es 823 Millionen Franken. Man kann es auch anders sagen: Die Botschaft sieht rund 700 Millionen Franken vor, beim Projekt sind noch einmal rund 700 Millionen Franken dazugekommen; das macht 1,5 Milliarden Franken, und jetzt kommen noch die neuesten Forderungen mit 700 Millionen Franken dazu.

Ich sage Ihnen, was in diesem Forderungskatalog alles enthalten ist: Munibergtunnel, er wurde auch durch ein Bundesamt gefordert: 220 Millionen Franken; Wildquerung Unterwald, Verlängerung: 5 Millionen Franken; Verlängerung Giesshübelntunnel: 5 Millionen Franken; Südumfahrung Inkwil: 37 Millionen Franken; Tunnel Oesch-Oenz: 175 Millionen Franken; Wildquerung Lutermos: 14,5 Millionen Franken; Wildquerung Neu-Ischlag, Strassenführung: 6 Millionen Franken; Verlängerung Emmenquerung nach Süden: 11 Millionen Franken; Wildquerung Birchiwald: 14,5 Millionen Franken.

Weitere Forderungen: Boden: 2,5 Millionen Franken; Natur- und Landschaftsschutz, allgemeine landschaftspflegerische weiterführende Massnahmen: 8,5 Millionen Franken; Gewässerschutz: 95 Millionen Franken; Jagd und Wild: 16 Millionen Franken; Fischerei: 3,5 Millionen Franken; Deponien: 30,5 Millionen Franken; Körperschall und Erschütterungen: 9 Millionen Franken; Lärm: 9 Millionen Franken.

Das alles gilt für eine Strecke von 48 Kilometern. Von diesen 48 Kilometern sind heute 500 Meter untertunnelt. Es sind beim Auflageprojekt in etwa 12 Kilometer Untertunnelung vorgesehen; wenn wir den Forderungen eines Bundesamtes und der Region entsprechen, wird die Hälfte untertunnelt. Swissmetro lässt hier auch grüssen!

Diejenigen, welche das Auflageprojekt in Langenthal oder in der BEA-Ausstellungshalle besichtigt haben – man brauchte

einige hundert Meter, um dieses Projekt im Massstab zeigen zu können – und die das Gelände kennen, dürfen nicht sagen, dass die SBB ohne Sensibilität für die Belange dieser betroffenen Region gearbeitet haben. Die SBB glauben, mit dem Auflageprojekt ein Projekt vorgelegt zu haben, das den geltenden Umweltschutzbestimmungen gerecht wird. Ob das dann stimmt, werden wir entscheiden. Und das Bundesgericht wird darüber zu entscheiden haben; ich mache mir diesbezüglich keine Illusionen. Nun verlangen aber diese Regionen, diese Kantone, diese Gebiete und ein Bundesamt zusätzliche Auflagen in der Höhe von 700 Millionen Franken; ich habe Ihnen die Liste zur Kenntnis gebracht.

Ich kritisiere das überhaupt nicht, aber ich muss Ihnen sagen: Wenn man Anforderungen in Sachen Umweltschutz stellt und diese noch hochschraubt, dann muss man auch bereit sein, wenn die Stunde der Wahrheit kommt, diese zusätzlichen Mittel zu bewilligen. Man darf nicht von «Prellbock» sprechen, man darf nicht von «Debakel» sprechen, und man darf nicht von «Verantwortungslosigkeit» und von «Fiasko» sprechen. Man kann schon immer fordern, im Umweltbereich, aber man darf dann nicht über die Kostenexplosion jammern.

Heute haben wir betreffend «Bahn 2000» 10 Prozent entweder in Realisation oder bereits gebaut. Wir können jetzt noch korrigieren. Es ist unfair zu sagen, wir hätten hier bereits etwas eingeleitet, das nicht in Ordnung sei. Man kann immer fordern, aber die Rechnung wird präsentiert werden.

Ich komme noch auf etwas zu sprechen, das ich Ihnen im Zusammenhang mit Mattstetten–Rothrist auch sagen muss: Falls diese geforderten Massnahmen umgesetzt werden müssen, werden wir Ihnen eine Zusatzbotschaft unterbreiten, und wir werden wieder darüber sprechen müssen. Ich möchte Ihnen auch sagen, dass das für die anderen Strecken beispielgebend sein wird. Wir haben nicht nur Mattstetten–Rothrist, sondern wir haben andere Neubaustrecken, und wir haben auch Neat-Strecken, die wir realisieren müssen. Das wird dann Auswirkungen haben, zu denen Sie auch Stellung beziehen müssen.

Ich möchte auch festhalten, dass mein Departement bereits im Herbst 1990, als erstmals über Mehrkosten orientiert wurde, sofort gehandelt hat. Die SBB wurden bereits am 8. November 1990 beauftragt, sämtliche Möglichkeiten zur Kostenreduktion aufzuzeigen. Wir mussten handeln, weil ich Zahlen von 16 oder 17 Milliarden Franken gehört habe. Wir konnten das Ganze nicht «laissez aller, laissez rouler».

Das Resultat dieser Ueberarbeitung durch die SBB war für mich völlig unbefriedigend. Die von den SBB vorgesehenen Massnahmen hätten nur gerade Einsparungen von 1,5 Milliarden Franken gebracht. Viel zuwenig, um die Rentabilität zu sichern – denken Sie an den Betrieb der Bahn, wenn sie einmal gebaut ist. Deshalb hat mein Departement erneut und rasch gehandelt und von den SBB eine Beschränkung auf das für die Verwirklichung des ursprünglichen Konzepts Notwendige verlangt. Es geht um die Wirtschaftlichkeit unserer Steuergelder, es geht um das Geld, das wir für dieses Projekt zur Verfügung stellen müssen.

Die SBB – die neue Generaldirektion ist absolut einverstanden – müssen nun ein Konzept ausarbeiten, das sich im Rahmen des bewilligten Kredites plus Teuerung realisieren lässt. Danach werden wir entscheiden. Das macht heute rund 8 Milliarden Franken aus, wenn man die Teuerung aufrechnet. Ich bin überzeugt, dass wir für dieses Geld ein wirtschaftliches Konzept realisieren und mit anderen Massnahmen, z. B. dem Rollmaterial – ein Stichwort wurde bereits erwähnt: Neigzüge –, ebenfalls Verbesserungen erreichen können.

Aber nicht nur das: Die Beschränkung auf das Wesentliche hindert die SBB auch nicht daran, den Stunden- bzw. den Halbstundentakt mit möglichst vielen Anschlussplänen zu verwirklichen – dort, wo es nötig ist; dort, wo das Angebot gebraucht wird; dort, wo nicht leere Züge herumfahren. Aber für Angebote mit vier Zügen pro Stunde und Richtung zwischen Bern und Lausanne oder deren drei zwischen Biel und dem Genfersee, dem Jurasüdfuss entlang, fehlen – so muss ich aufgrund der heutigen Situation, der heutigen Zahlen, der heutigen Frequenzen und der heutigen Streckenanalysen sagen – die Nachfrage und damit auch das Bedürfnis, sich in dieses Abenteuer hineinzubegeben.

Hier könnte auch die Erkenntnis der Groupe de réflexion über die Auslastung und den Kostendeckungsgrad des heutigen Angebots wertvolle Hinweise und Ratschläge liefern. Deshalb der Grundsatz, dass Angebotsverbesserungen nur dann einzuplanen sind, wenn die Wirtschaftlichkeit dadurch nicht verschlechtert und das Angebot schliesslich auch benützt wird. Ich sage ganz bewusst: auch benützt wird.

Die Generaldirektion der SBB hat diese Aufgabe übernommen, und sie ist willens, ein Projekt vorzulegen, das sich für die rund 8 Milliarden Franken – also 5,4 Milliarden plus Teuerung – realisieren lässt. Ich erwarte diesen Bericht auf Ende Juni 1993.

3. Zur Standesinitiative Bern: Nur die Standesinitiative Bern ist heute formell Gegenstand unserer Beratung. Der Kommissionspräsident hat Ihnen dargelegt, weshalb der Standesinitiative Bern keine Folge gegeben werden sollte. Ich danke Herrn Büttiker und Frau Beerli, dass auch sie das einsehen. Herr Büttiker verlangt die Ueberweisung der Motion, Frau Beerli ist auch mit dem Postulat einverstanden.

Die Annahme der Standesinitiative Bern hätte zur Folge, dass das Parlament in einer Frage entscheiden würde, für welche es schlicht und einfach nicht zuständig ist. Durch die Annahme der Initiative würde die erst kürzlich durch den Bundesbeschluss über die Eisenbahngrossprojekte festgelegte Zuständigkeitsordnung durchbrochen. Danach ist es erstinstanzlich Sache des EVED und letztinstanzlich Sache des Bundesgerichtes, zu prüfen, ob ein Ausführungsprojekt für eine neue Eisenbahnlinie umweltverträglich ist oder nicht. Das ist klar zu sagen.

Das vorgesehene Verfahren, Herr Büttiker, bietet Gewähr, dass nur ein Projekt bewilligt wird, das den Anforderungen des Umweltschutzes und der Raumplanung voll entspricht. Die Anliegen der Kantone werden damit berücksichtigt. Ob dies dann so weit gehen wird, wie Sie und die Kantone das verlangen, kann ich Ihnen im heutigen Zeitpunkt nicht sagen. Einer Durchbrechung der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung können wir deshalb heute nicht zustimmen.

Die Mehrheit Ihrer Kommission teilt diese Auffassung, und sie ist der Meinung, es genüge, wenn sie ein Postulat einreiche. Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat zu akzeptieren.

Der Bundesrat ist aber nicht der Meinung, dass Sie die Motion überweisen sollten. Wenn Sie die Motion überweisen würden, müsste der Bundesrat dem Parlament sozusagen eine Vorlage über die Finanzierung der Kantonsvarianten unterbreiten. Das wäre wiederum eine Durchbrechung der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung. Mit einer Motion würde praktisch das gleiche passieren wie mit der Standesinitiative Bern. Die Zuständigkeitsprobleme würden wieder auftauchen, gleich wie bei der Standesinitiative.

Die Plangenehmungsverfahren laufen. Führen sie dazu, dass die Tunnels aus Umweltschutzgründen gebaut werden müssen, rennt die Motion offene Türen ein. Ergibt sich hingegen, dass das Vorhaben ohne Tunnel umweltverträglich realisiert werden kann, müsste der Bundesrat trotzdem die verlangte Vorlage ausarbeiten, wenn Sie die Motion überweisen würden, gleichzeitig aber deren Ablehnung beantragen. Das wäre wiederum Bürokratie in Reinkultur. Das Parlament müsste sich bei einer Ueberweisung der Motion dem Ablehnungsantrag anschliessen. Andernfalls würde es sich in Widerspruch zu der Zuständigkeitsordnung des Bundesbeschlusses setzen.

Eine Ueberweisung der Motion würde ausserdem zu weiteren Verzögerungen führen. Wir können hier keine weiteren Verzögerungen akzeptieren! Mit dem Bau könnte erst begonnen werden, nachdem das Parlament über die Finanzierungsvorlage entschieden hätte. Die Vorlage kann nicht ausgearbeitet werden, solange das Plangenehmungsverfahren nicht abgeschlossen ist und nicht feststeht, welche Variante schliesslich umweltverträglich ist. Ich weiss, es ist etwas kompliziert, aber es ist klar. Der Baubeginn könnte somit um die Zeit verzögert werden, die für die Ausarbeitung einer neuen Vorlage und für ihre Behandlung im Parlament benötigt wird.

Auf dieses Chantage (ich sage es ganz bewusst vornehm, in der Diplomatsprache, damit ich keinen Kantenfehler begehe) – dass wir diese Tunnels sofort bauen könnten, wenn

wir sie bewilligen würden – kann und darf sich der Bundesrat nicht einlassen. Ich wohne in dieser Gegend; ich kenne diese Gegend wie meine Hosentasche, und ich weiss auch, wovon ich rede.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen und Ueberlegungen, der Standesinitiative Bern keine Folge zu geben, dem Postulat der Kommission zuzustimmen und die Motion der Kommissionsminderheit abzulehnen. Würden Sie die Motion überweisen, würden Sie in bezug auf die Realisierung ein Eigengoal schießen. Wenn wir schon bei der Fussballsprache sind: Bis jetzt ist mir nicht bekannt, dass der Ständerat Eigengoals schießt.

Loretan: Ich unterstütze die Anliegen, wie sie in den Voten meiner Nachbarn aus den Kantonen Bern und Solothurn zum Ausdruck gekommen sind.

Ich möchte vier kurze Bemerkungen zum ganzen Fragenkomplex anbringen, um Ihnen am Schluss zu sagen, dass ich die Motion unterstütze:

1. Die ganze Diskussion bewegt sich im Umfeld der massiven Kostenüberschreitungen, die entstehen, wollte man das Projekt «Bahn 2000» integral und den Anforderungen der Umweltschutz- und Landschaftsschutzgesetzgebung entsprechend realisieren. Das kann heute niemand bestreiten. Ob mit den rund 8 Milliarden Franken, die der Bundespräsident seinen «Getreuen» freigegeben hat, auch nur das absolut notwendige Grundgerüst erstellt werden kann, ist zurzeit völlig offen. Nach meiner Ueberzeugung wird der Bundesrat nicht darum herumkommen, dem Parlament so oder so Vorlagen für Zusatzkredite zu unterbreiten, nicht zuletzt auch deshalb, um gewisse Versprechungen Richtung Umweltschutz und Landschaftsschutz einzulösen beziehungsweise sich davon wegen Nichtfinanzierbarkeit entbinden zu lassen. Nur das Parlament kann solche Entbindungen vornehmen, nicht der Bundespräsident Ogi an sich selber. Entschuldigen Sie dieses ungeschickte Bild!

Im Rahmen der Zusatzkreditbegehren müssen der Bundesrat und dann logischerweise auch das Parlament zu den Forderungen der Kantone Solothurn und Bern Position beziehen – d. h. zu den beiden Tunnelvarianten Oesch-Oenz und Muni-berg. Damit wäre die Zuständigkeitsordnung wieder gewahrt.

2. Bundesrat und SBB haben im Abstimmungskampf um «Bahn 2000» immer wieder umweltfreundliche Lösungen für empfindliche Lebensräume in Aussicht gestellt. Herr Büttiker hat dazu Zitate vorgebracht. Wir haben gerade auch aus dem Westteil des Kantons Aargau, aus meiner Region, den SBB immer wieder empfohlen, in kritischen Abschnitten Varianten aufzulegen – nicht nur ihre eigene, sondern auch umweltfreundliche, wie sie die beiden Kantone fordern. Wohl hat man die Kantonsvarianten auf den gleichen Planungsstand wie die SBB-Variante gebracht. Warum hat man sie denn nicht gleichzeitig aufgelegt? Man hätte so die Einsprachen kanalisieren können; man hätte die Einsprache flut dämpfen können.

Nun geht die SBB-Variante eben alleine, nach der Plangenehmungsverfügung des EVED, so sicher wie das Amen in der Kirche an das Bundesgericht – an ein Gericht, das in der Handhabung der Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzgebung eine klare und restriktive Haltung einnimmt. Das wird mit einiger Wahrscheinlichkeit zur Folge haben, dass man nach dem höchstrichterlichen Spruch die Kantonsvarianten doch noch als Grundlage für eine Neuauflage der Projekte hervorheben muss. Man wird dann enorm viel Zeit durch ein zweistufiges Verfahren verloren haben, das ich nicht empfehlen konnte beziehungsweise kann.

3. Zum finanziellen Aspekt: Man – «man», das sind Bundesrat, Verwaltung und SBB – schiebt nun (oder man hat mindestens die Tendenz dazu) das finanzielle «Fiasko» – das ist vielleicht ein starkes Wort, aber ich setze es in Anführungszeichen – mit «Bahn 2000» dem Umweltschutz in die Schuhe. Das ist nicht sehr nett, nicht richtig und politisch auch nicht gut. Die planenden und projektierenden Behörden würden besser die Linienführung über heikle Abschnitte hinweg mit grossen Würfeln wie Tunnels verbessern, als gehäuft punktuelle, aber sehr teure Einzelmassnahmen wie Wildpassagen, Ausgleichsflächen usw. zu treffen.

Herr Bundespräsident Ogi hat Ihnen Beispiele von Wildpassagen genannt, die fast astronomische Summen kosten. Es wäre also besser, massive, griffige Massnahmen zu treffen und alles andere eher wegzulassen, also nicht die Mittel zugunsten des Umweltschutzes zu verzetteln.

4. Die Stossrichtung des Postulates der Kommission ist grundsätzlich richtig, aber das Instrument ist zu fein. Die Motion der Minderheit Büttiker greift so wenig wie das Postulat in ein hängiges Verfahren ein und ist klar. Sie verlangt eine Vorlage mit Bericht und Anträgen, sie verlangt Kostenberechnungen für zwei bis drei Varianten. Gestützt auf eine solche Vorlage kann das Parlament Entscheide treffen und muss nicht einfach von einem Bericht Kenntnis nehmen.

Das Projekt «Bahn 2000» ist auf Langsamfahrt. Ich will jetzt nicht «Schwarze Peter» verteilen, um herauszufinden, wer schuld daran ist. Aber das Projekt ist auf Langsamfahrt, das kann nicht bestritten werden. Bevor das Signal auf volle Fahrt gestellt wird, müssen die eidgenössischen Räte dem Bundesrat und den SBB sagen, auf welches Geleise der Zug geleitet werden soll. Deshalb bin ich für die verpflichtende Form der Motion.

M. Cottier: Je m'exprimerai brièvement sur le postulat présenté par M. Danioth pour la majorité de la Commission des transports et des télécommunications, et je soutiens ce postulat.

«Rail 2000» comprend aussi le trajet allant de Genève à Romanshorn en passant par Lausanne, Fribourg et Berne. Il était prévu que cette ligne serve de liaison principale entre l'ouest et l'est du pays. Elle forme, d'ailleurs, un axe prioritaire de «Rail 2000». La croissance démesurée des coûts a amené le Conseil fédéral et les Chemins de fer fédéraux à revoir certaines lignes. Or, l'acceptation de la motion de la minorité Büttiker augmenterait encore considérablement les dépassements des coûts. Quelques exemples furent cités tout à l'heure. Il n'est dès lors pas question de voter cette motion, car elle mettrait en danger l'ensemble du projet et finalement la cohésion nationale.

Pour des raisons d'économie et dans le but de diminuer les coûts, il a été envisagé de remettre en cause la liaison entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Les études entreprises par les Chemins de fer fédéraux sont toujours en cours. La coupure, l'interruption de la ligne à Berne, voire l'exclusion du trajet Lausanne-Berne a été évoquée comme mesure d'économie extrême. On commettrait une faute capitale. Un obstacle, un mur serait dressé entre la partie romande et la partie alémanique du pays. Les autorités auxquelles l'exécution a été confiée feraient d'abord preuve de leur incapacité de planifier sérieusement l'ouvrage et ensuite de le réaliser. On ferait peu de cas des rapports de compréhension et de coexistence entre les communautés linguistiques et le fossé s'élargirait.

Je conclus. Le réexamen du projet devra donc non seulement prendre en considération des critères de technique du rail ou de la finance, mais également englober dans son évaluation des appréciations de politique intérieure, tel que le passage sans heurts, sans obstacles d'une région linguistique à l'autre. Et cet acte sera bien plus important que l'institution de commissions de compréhension mutuelle.

J'invite donc le Conseil fédéral à prendre en compte dans le rapport qu'il devra fournir à la suite du postulat les considérations qui précèdent dans le sens du maintien de cette liaison prioritaire.

Frau Simmen: Gestatten Sie einem Nichtmitglied der Kommission, aber einer direkt betroffenen Bürgerin, auf ein Argument einzugehen. Die rechtlichen und materiellen Aspekte sind von Kollege Büttiker eingehend behandelt worden, und ich möchte mich auf ein Argument beschränken, dem ich in den letzten Tagen und Wochen bei der Diskussion mit Kollegen aus anderen Landesteilen mehrfach begegnet bin. Es handelt sich um das Argument, es gehe bei der Linienführung Mattstetten-Rothrist lediglich um Probleme mit der Landschaft; Menschen hingegen seien davon nicht betroffen. Dies

im Unterschied zu den Einsprachen anderer Kantone, welchen von den SBB weitgehend Beachtung geschenkt worden ist. Dazu möchte ich zweierlei sagen:

1. Es stimmt so nicht. Die Gemeinde Recherswil zum Beispiel liegt eingeklemmt zwischen der N 1 und der «Bahn 2000». Unter ihr befindet sich ein riesiges Grundwasservorkommen. Aufgrund dieser hydrologischen Gegebenheit ist eine Untertunnelung nicht möglich. In jenem Abschnitt also wird die Bevölkerung so oder so in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine ebenerdige Linienführung anstelle eines drei Meter hohen Dammes ist hier die einzige Möglichkeit, die Anwohner wenigstens einigermaßen zu schonen. Für den Rest müssen sie sich ins Unvermeidliche schicken, und sie werden das auch tun, denn auch die Anwohner sind nicht generell gegen die «Bahn 2000».

2. Das äussere Wasseramt ist eine der wenigen noch intakten Landschaftskammern im Mittelland. Sie würde durch die offene Linienführung vor allem im Gebiete des Muniberges und zwischen Oesch und Oenz entzweigeschnitten. Die Schweiz ist bereits ein sehr stark aufgeteiltes Land. Wenn wir weiterhin neue Sperrungen durch die Landschaft legen, fördern wir damit eine Atomisierung, die wir an anderen Orten – zum Beispiel in der Landwirtschaft – mit Mühe rückgängig zu machen versuchen. Ein Eingriff vom Ausmass einer derart breiten Schneise aber ist nicht mehr rückgängig zu machen. Von einem solchen Verlust sind Menschen, direkt als Anwohner oder indirekt als Bewohner dieses Landes, durchaus betroffen. Es trifft auch nicht zu, dass die Landschaft nach der Halbierung nur noch halb so schön ist: Sie existiert nachher als solche nicht mehr, denn die Grösse, das Ausmass, ist einer der integrierenden Bestandteile.

Ich bitte Sie, die Motion der Minderheit Büttiker auf Abklärung der Kosten für die verschiedenen Linienführungen als Motion zu überweisen. Nur damit ist gewährleistet, dass die materiellen Kosten verglichen und den immateriellen gegenübergestellt werden können.

Herr Bundespräsident, Sie haben seinerzeit die ausgezeichnete Idee gehabt, die EG-Verkehrsminister zur Kirche von Wassen einzuladen, damit sie sich das Reusstal ansehen könnten. Wir kennen alle den positiven Effekt, den jener Besuch gehabt hat. Lassen Sie mich diese Idee aufnehmen: Sie kennen wahrscheinlich die Kirche von Aeschi, die liegt ja nicht weit von Ihrem Wohnort. Die Baudirektorin und die Ständerätin des Kantons Solothurn möchten Sie zu einem Rundblick vom Kirchturm der Kirche Aeschi einladen. Dort liegt Ihnen ein grosser Teil des noch intakten Wasseramtes und des Oberaargaus zu Füssen; ich möchte die Herausforderung annehmen und sehen, ob Sie davon nicht ebenso beeindruckt wären, wie es Ihre EG-Kollegen im Reusstal waren.

M. Salvioni: Un écrivain italien, Manzoni, a écrit une petite histoire intéressante. Un vieux juge, très sage, recevait deux parties en présence de son jeune neveu. Après avoir écouté la première partie, il lui a donné raison. Après avoir écouté la partie adverse, il lui a donné raison aussi. Le neveu lui a dit qu'ils ne pouvaient pas avoir raison tous les deux et l'oncle lui a répondu: «Toi aussi, tu as raison.»

On se trouve ici dans la situation où M. Büttiker, qui a présenté une motion, et M^{me} Beerli, qui a défendu l'initiative du canton de Berne, ont raison; M. Ogi a également raison, car il y a un problème des finances; et la réalité est que tout le monde a raison parce qu'aujourd'hui on ne peut pas construire une ligne de chemin de fer en surface dans une zone à haute densité d'habitations sans déranger les habitants. C'est une vérité absolue. On peut essayer de limiter les dégâts, on peut essayer de limiter le bruit et toutes les autres conséquences que l'on connaît, mais on ne peut pas les éliminer.

Pour les éliminer, il faut quelque chose d'autre, et c'est la raison pour laquelle je prends la parole, car le problème que l'on discute maintenant n'est qu'une anticipation; il faut être clair: c'est le hors-d'oeuvre. Il y aura une suite quand nous construirons les NLFA. Je ne sais pas si vous l'avez lu: au Tessin, on demande que tout soit mis en tunnel. Je pense que dans les cantons du versant nord du Gothard on dira la même chose. Les coûts vont monter jusqu'aux étoiles et ce n'est pas soutenable.

Il faudrait donc avoir le courage et la sagesse d'examiner la question. Je me suis toujours retenu ici; je n'ai jamais voulu parler du projet Swissmetro, parce qu'on aurait pu penser que je parlais pro domo, même s'il s'agit d'une «non profit corporation», donc où tout le monde travaille gratuitement. Mais je pense que le temps est venu d'ouvrir un peu les yeux puisqu'il y a une étude de faisabilité qui dit que le projet est réaliste et réalisable, et puisque ce serait la solution dans une zone tellement densément habitée au point que l'on ne peut plus penser faire passer de nouvelles lignes de chemin de fer. Je pense alors qu'il faudrait avoir le courage de financer un peu plus les études, notamment l'étude principale qui est en cours, mais surtout je pense qu'il faudrait faire une chose que j'avais déjà suggérée à M. Ogi, président de la Confédération, et j'espère avoir l'occasion de lui en reparler une autre fois: il faudrait faire une étude sur les conséquences financières d'une intégration du système Swissmetro avec le système en surface des chemins de fer. Si les opinions des experts vont dans le sens que cela pourrait contribuer à diminuer les déficits des Chemins de fer fédéraux, il pourrait être justifié de continuer dans une voie qui est probablement la seule qui nous permettrait de construire des systèmes de transports rapides.

Ici, je ne vois pas de solution. La solution est que quand on a décidé de faire passer une ligne de chemin de fer et qu'il faut appliquer des mesures de protection de l'environnement, c'est-à-dire lorsqu'il faut diminuer les conséquences défavorables, il faut à ce moment laisser le Conseil fédéral et les spécialistes proposer les mesures adéquates, mais il faut se convaincre que les dérangements ne seront jamais totalement éliminés. Cela est un fait absolu.

Je suis d'avis que, si l'on veut tout mettre en tunnel, il vaut mieux choisir un système de tunnel qui coûte le tiers.

Danioth, Berichterstatte: Ich möchte nicht auf die ganze Diskussion eingehen, aber es liegt mir daran, in Anbetracht der politischen Brisanz vor allem ein Missverständnis klarzustellen oder zu beseitigen, das vor allem aus den Voten der beiden Vertreter des Kantons Solothurn und von Herrn Loretan hervorgegangen ist.

Wenn Sie die Meinung haben sollten, dass wir mit dem Postulat anstelle der Motion eine weiche Linie einschlagen wollen, ist das nicht richtig. Ich glaube es klar dargelegt zu haben: Uns ist es mit dem Postulat sehr Ernst; lesen Sie den Text, den Auftrag, der hier erteilt ist. Es geht nicht um die Verbindlichkeit, sondern um das geeignete Instrument. Wenn wir jetzt mit einer Motion in das Verfahren eingreifen, dann verletzen wir ein Gesetz, das wir selber erarbeitet und erlassen haben.

Immerhin darf ich darauf hinweisen, dass Frau Beerli, wenn ich sie richtig verstanden habe, erklärt hat, sie sei dankbar und froh – ich habe auch von Kollege Zimmerli nichts anderes erhalten; das sind die beiden Vertreter des Kantons der Standesinitiative –: Man sei einverstanden, dieses Postulat als Produkt der Standesinitiative Bern hic et nunc zu haben, um abzuklären, wie es mit den Kosten stehe.

Kollege Büttiker geht eigentlich hin, heizt den Zug wieder an und fährt mit der Motion drauflos; er will dem Bundesrat heute einen Auftrag erteilen, obschon wir nicht wissen, wie es mit den Kosten steht. Lassen Sie einmal den Departementsvorsteher entscheiden, lassen Sie nachher das Bundesgericht entscheiden, und lassen Sie vor allem die Auslegeordnung machen, die der Bundesrat mit diesem Postulat machen muss.

Ich würde dem Bundesrat nicht empfehlen, das Postulat zu schubladisieren; er hat auch nicht die Absicht dazu. Der Bundesrat muss eine Auslegeordnung machen, aber wir verzichten darauf, heute schon die Kosten zu präjudizieren; das aber würde die Motion machen.

Wir haben also mit Bedacht das Florett gebraucht und nicht den Zweihänder, weil wir glauben, dass das Florett richtig ist. Das Postulat ermöglicht, alle Varianten abzuklären, Grundsatzentscheide offenzulassen und vor allem einmal eine Auslegeordnung der Mehrkosten und der Gründe hierfür zu erhalten, ohne dass wir heute bereits Präjudizien schaffen, wie es mit der «Bahn 2000» weitergehen soll.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung: Der Bundesrat muss nachher an das Parlament gelangen, wenn er die Ko-

sten genau kennt, die Gründe dafür und die Mehrkosten, die damit verbunden sind. Ich glaube, wir können froh sein, dass die Standesinitiative Bern das ermöglicht hat.

Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, die Motion der Minderheit Büttiker abzulehnen und das Postulat der Kommission zu überweisen.

Büttiker, Sprecher der Minderheit: Nach dem Votum von Herrn Danioth muss ich doch noch etwas sagen.

1. Wenn man den Motionstext liest, sieht man, dass die Kosten nicht präjudiziert werden, sondern wir verlangen mit der Motion, dass die Kosten nebeneinandergestellt werden. Es wird sogar explizit erklärt, dass sie synoptisch nebeneinandergestellt werden sollen.

2. Ich bin etwas erstaunt über die Diskussion, weil die Motion nicht mit sachlichen Argumenten bekämpft wird, sondern mit rechtlichen Argumenten. Ich bin erstaunt, weil das Vorgehen im Zusammenhang mit einer Standesinitiative – die Motion und das Postulat stehen im Zusammenhang mit der Standesinitiative, wie Sie alle wissen – rechtlich nicht geregelt ist. Ich erinnere Sie daran, dass die Standesinitiative auch dem Nationalrat noch unterbreitet wird, und dort muss möglicherweise sogar ein anderes Verfahren vorgeschlagen werden, nur weil die Sache mit der Standesinitiative nicht geregelt ist.

3. Ich lehne es ab, dass man nun die Motion und das Postulat gegeneinander ausspielt. Ich glaube, es ist allen klar, dass man die Motion wählen muss: In Anbetracht der Situation von «Bahn 2000» ist die verbindliche Motion dem unverbindlichen Postulat vorzuziehen.

Betreffend das Eigengol im Zusammenhang mit der rechtlichen Beurteilung von Motionen möchte ich den Ständerat daran erinnern, dass er seinerzeit, als es um die «Gipfel»-Produktion bei den PTT ging – das liegt bereits etwas zurück, es ist aber ein klassisches Beispiel –, auch in den delegierten Rechtssetzungsbereich des Bundesrates hineinmotioniert hat: bei einem bedeutend weniger wichtigen Geschäft als der jetzt zur Diskussion stehenden Kostenüberschreitung.

Bundespräsident Ogi: Ich weiss, dass ich mich kurz fassen soll.

1. Wir müssen die Projekte, die Sie uns in Auftrag gegeben haben, mit ökologischer Verantwortung, aber auch mit ökonomischer Vernunft realisieren, wenn wir sie realisieren wollen.

2. Man kann heute nicht mehr umweltfeindlich bauen. Das ist nicht mehr möglich.

3. Ich habe den Eindruck, dass diejenigen, die die Bahn bekommen, sie nicht wollen, und diejenigen, denen man sie vielleicht nicht geben will, sie dringend wollen.

4. Herr Loretan, es ist nicht so, dass wir den Umweltschutz nun wegen der Kosten anklagen. Aber die Transparenz und die Offenlegung der Kosten sind unsere verdammte Pflicht – ich muss das einmal sagen. Ich weiss, wie Sie reagieren würden, wenn wir mit einer Variante kämen, für die das Volk 5,4 Milliarden Franken beschlossen hat und die am Schluss dann 18 Milliarden Franken kosten würde. Was wir tun, ist verantwortungsvolles Handeln.

5. Die Differenz zwischen Motion und Postulat habe ich erklärt. Wenn Sie die Motion überweisen, hat diese praktisch die gleiche Wirkung wie eine Standesinitiative.

6. Die langsame Fahrt ist nicht durch die Verwaltung bedingt, Herr Büttiker, sondern dadurch, dass man immer wieder neue Varianten erarbeitet hat.

Im Zusammenhang mit der Frage, warum wir nicht zwei Varianten vorgelegt haben, möchte ich Sie daran erinnern, dass die SBB-Variante und die Kantonsvariante ausgearbeitet wurden. Man kann nicht sagen, es sei nur eine Variante vorgelegt worden.

Ein Zusatzkredit, Herr Loretan, ist erst nötig, wenn die Gesamtrechnung 8 Milliarden Franken für «Bahn 2000» übersteigt. Das bedeutet nicht unbedingt, dass allein wegen Mattstetten-Rothrist ein Zusatzkredit nötig wird. Primär muss versucht werden, durch eine Redimensionierung des Konzepts den ursprünglichen Kredit einzuhalten. Das angewendete Verfahren ist nicht falsch. Es ist eine vertiefte Prüfung und wird zeigen, was uns die Umweltschutzanliegen kosten werden. Wir kön-

nen in diesem Verfahren – Herr Büttiker – nicht einfach eine Massnahme, beispielsweise die Tunnels, jetzt schon beschliessen; das können wir nicht vorwegnehmen.

7. Zur Bemerkung von Herrn Cottier möchte ich folgendes sagen: Die Ueberprüfung des Konzepts ist Sache der SBB und der Verwaltung. Es ist aber Aufgabe des Bundesrates, die politischen Entscheide zu treffen. Ich habe Ihrer Regierung geschrieben, dass ich sehr gerne bereit bin, mit ihr zusammenzukommen, wenn die Anträge der SBB vorliegen. Das ist vor Ende Juni 1993 nicht möglich. Wie ich Ihnen in Aussicht gestellt habe, werden die SBB die Anträge bis Ende Juni 1993 vorlegen. Der Bundesrat wird danach alle erwähnten Kriterien – Verkehrspolitik, Raumordnung, Kohäsion der verschiedenen Landesgegenden – berücksichtigen. Aber Herr Cottier ist etwas weit gegangen; der «Röstigraben» wurde von ihm durch eine «mur» ersetzt; ich bitte Sie, diese «mur» nicht jetzt schon zu sehen. Es ist heute noch nichts entschieden.

8. In bezug auf die Einladung von Frau Simmen: Es ist natürlich eine andere Ausgangslage, Frau Simmen. Meine EG-Kollegen hatten zum Teil noch nie Berge gesehen, währenddem ich den Oberaargau und das Wasseramt sehr gut kenne. Hier müssen Sie vielleicht eine kleine Differenzierung anstellen. Ich bin etwas überrascht, dass Sie mir diese Einladung öffentlich überreichen, nachdem mir Ihre Baudirektorin einen persönlichen Brief geschrieben hat.

Ich werde selbstverständlich alle Umweltsachen prüfen. Auch die Probleme der betroffenen Menschen, Frau Simmen, werden wir berücksichtigen. Dazu ist das Verfahren da, und dazu braucht es keine Motion. Ich kenne die Gegend sehr gut. Ich kenne auch Aeschi gut. Meine Mutter kommt aus dieser Region. Ich werde mir aber vorbehalten, die entsprechenden Orte so zu besichtigen, wie ich es als richtig erachte. Ich kann nicht mit jedem Einsprecher eine Besichtigung mit dem Velo oder zu Fuss durchführen. Aber wenn meine Mitarbeiter den Antrag stellen, werde ich den Weg wählen, der mir richtig scheint, und werde hoffentlich auch richtig entscheiden. Nur: In dieser Situation kann ich gar nicht richtig entscheiden, wenn ich Ihnen allen zuhöre.

Im übrigen wird das EVED im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens prüfen, ob die Umweltschutzgesetzgebung – wie das Herr Büttiker noch einmal zum Ausdruck gebracht hat – mit dem SBB-Projekt, wie es vorgelegt wurde, tatsächlich verletzt wurde. Sie können das im Moment nicht behaupten. Sie dürfen auch nicht nur Fürsprecher Ihrer Region, Ihres Dorfes sein. Sie müssen die Verantwortung für das ganze Land tragen und an die finanziellen Auswirkungen denken.

Herr Salvioni hat ein gutes Beispiel vorgelegt. Jetzt haben die Ingenieure eine neue Neat-Linie im Tessin ausgearbeitet, einen Tunnel von Biasca bis nach Chiasso. Das geht doch einfach nicht! Ich bitte Sie, im Interesse des Landes zu stimmen und nicht nur im Interesse Ihrer Region. Sagen Sie den Leuten in Ihren Regionen, dass sie vernünftig sein und mit beiden Beinen auf dem Boden bleiben müssen, dass sie die ökologische Verantwortung mit ökonomischer Vernunft verbinden müssen.

Wir hatten letzte Woche eine Sitzung der nationalrätlichen Kommission in Solothurn. Dort sagte ein Nationalrat, es garantiere ja niemand, dass nicht in einigen Jahren Häuser in dieser Region gebaut würden, wenn wir keine Bahn bauten. Ich bitte Sie, auch das zu beachten.

Ich bitte Sie dringend, die Motion abzulehnen. Ich bitte Sie dringend, das Postulat zu akzeptieren.

Initiative 91.306

Präsident: Die Kommission beantragt Ihnen, der Initiative keine Folge zu geben.

Zustimmung – Adhésion

An den Nationalrat – Au Conseil national

Postulat 93.3035
Ueberwiesen – Transmis

Motion 93.3036

Abstimmung – Vote
Für Ueberweisung der Motion 4 Stimmen
Dagegen 22 Stimmen

92.3502

Empfehlung Simmen Nationalstrassenbau in der Westschweiz

Recommandation Simmen Construction des routes nationales en Suisse romande

Wortlaut der Empfehlung vom 9. Dezember 1992

Anlässlich der Abstimmung vom 6. Dezember 1992 hat sich ein schweres Auseinanderklaffen von Westschweiz einerseits und Inner- und Ostschweiz andererseits gezeigt.

Ein Grund unter anderen hierfür ist die in der Westschweiz bedeutend schlechtere Wirtschaftslage, welche auch auf die schlechtere verkehrsmässige Erschliessung dieses Landes teiles zurückzuführen ist. Ich ersuche daher den Bundesrat, die Mittel für den Nationalstrassenbau in erster Linie für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Westschweiz zu verwenden, um ein wirtschaftliches Aufholen dieser Region nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Texte de la recommandation du 9 décembre 1992

La votation du 6 décembre 1992 a fait apparaître un grave clivage entre la Suisse romande et la Suisse centrale et orientale. Ce clivage s'explique notamment par le fait que la situation économique en Suisse romande est nettement plus mauvaise qu'en Suisse alémanique. Or, cette réalité est en partie due au développement moins avancé du réseau routier en Roman die. C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral d'utiliser les fonds destinés à la construction des routes nationales en priorité pour l'achèvement du réseau en Suisse romande, afin d'accélérer autant que possible la relance de l'économie dans cette région.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Frau Simmen: Der 6. Dezember 1992 hat einmal mehr ein Abstimmungsergebnis gebracht, das die Westschweiz – verstärkt durch die beiden Basel – in Gegensatz zur Deutschschweiz gesetzt hat. Wir haben gestern ohne Gegenstimme eine Motion überwiesen, die den Bundesrat beauftragt, Massnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Verständigung auf den verschiedensten Gebieten zu ergreifen.

Der Motionär hat in seiner Begründung darauf hingewiesen, dass die Westschweiz bei Abstimmungen immer wieder in die Minderheit versetzt wird, dies auch auf Gebieten, die keinen eigentlich kulturellen Inhalt haben. Ein solches Gebiet ist zum Beispiel die Verkehrspolitik, insbesondere der Nationalstrassenbau.

In der Deutschschweiz ist die Skepsis gegenüber weiteren Nationalstrassen weit verbreitet. Das hat allerdings nicht nur mit ökologischen Aspekten zu tun, sondern – bis zu einem gewissen Grad – auch mit der Sättigung der Habenden. Die Deutschschweiz ist weitgehend erschlossen und hat neben den Nachteilen durchaus auch die Vorteile der Erschliessung. Anders ist es in der Westschweiz, die noch immer auf eine Schliessung der Lücken im Nationalstrassennetz wartet. Anschluss an das Nationalstrassennetz bedeutet eben auch wirt-

Motion KVF-SR 91.306 (Minderheit Büttiker) «Bahn 2000». Varianten der Kantone Bern und Solothurn

Motion CTT-CE 91.306 (minorité Büttiker) «Rail 2000». Variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Aprilsession
Session	Session d'avril
Sessione	Sessione di aprile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3036
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.04.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	283-291
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 729

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.