

das Parlament über eine entsprechende Vorlage mit Referendumsmöglichkeit befinden muss. In jedem Fall wird der Bundesrat jedoch die eidgenössischen Räte auf dem laufenden halten.

93.3104

**Dringliche Interpellation  
der grünen Fraktion  
Krise und Zukunft  
des öffentlichen Verkehrs  
Interpellation urgente  
du groupe écologiste  
Crisse et avenir  
des transports publics**

*Wortlaut der Interpellation vom 2. März 1993*

Die zunehmenden Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Schienenverkehrs in der Schweiz geben zu grosser Besorgnis Anlass, und das kürzlich veröffentlichte Grünbuch der «Groupe de réflexion» über die Zukunft der SBB hat diese Sorge zusätzlich verstärkt. Die «Bahn 2000» ist so, wie sie das Volk beschlossen hat, aus Kostengründen nicht realisierbar, was insbesondere die ländlichen Gegenden und den Regionalverkehr betrifft. Zweifellos hat das Planungs- und Finanzfiasko bei der «Bahn 2000» auch Auswirkungen auf die Neat. Ein zusätzlicher Grund zur Beunruhigung ist, dass gemäss Finanzplanung bei einem Ausgabenwachstum des Gesamtbundeshaushaltes bis 1995 um 6,3 Prozent die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr mit 5,9 Prozent unterdurchschnittlich zunehmen, während die Strassenausgaben mit 10,9 Prozent überdurchschnittlich zulegen.

Der Bundesrat wird deshalb gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

- Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass angesichts dessen, was von der vom Volk beschlossenen «Bahn 2000» noch übrig bleibt, eine neue Volksabstimmung nötig ist?
- Wer trägt die Verantwortung für das «Bahn 2000»-Debakel, und ist der Bundesrat bereit, die Verantwortlichkeiten abzuklären?
- Ist der Bundesrat bereit, bezüglich der Auswirkungen auf die Neat-Planung und die Baukosten rasch und umfassend für Klarheit zu sorgen?

*Texte de l'interpellation du 2 mars 1993*

Les difficultés croissantes que nous avons à financer les transports par le rail suscitent une inquiétude qui a été renforcée par la récente publication de livre vert du groupe dit «de réflexion» sur l'avenir des CFF. Des considérations d'ordre financier empêchent de réaliser le programme «Rail 2000» tel qu'il a été accepté par le peuple et ce, au détriment en particulier des zones rurales et du trafic régional. La mauvaise planification du projet «Rail 2000» et le désastre financier qui s'annonce ont aussi des conséquences sur la NLFA. Une cause d'inquiétude supplémentaire est le fait que, selon la planification financière, les dépenses consenties pour les transports publics augmenteront de 5,9 pour cent seulement jusqu'en 1995, ce qui est inférieur à l'augmentation moyenne de 6,3 pour cent des dépenses inscrites au budget de la Confédération, alors que les dépenses pour les routes augmenteront de 10,9 pour cent, ce qui est nettement supérieur à la moyenne précitée.

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

- Est-il également d'avis qu'une nouvelle votation populaire s'impose, vu ce qui reste encore du projet «Rail 2000» accepté par le peuple?
- Qui est responsable de la débâcle dudit projet? Le Conseil fédéral est-il prêt à déterminer les responsabilités?

– Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que l'on soit entièrement et rapidement fixé sur les conséquences à attendre pour la planification de la NLFA et pour les coûts?

*Schriftliche Begründung*

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

*Développement par écrit*

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

*Sprecherin – Porte-parole: Robert*

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 15. März 1993*

Die SBB rechnen in ihrem Standbericht vom August 1992 mit Infrastrukturkosten zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» in der Grössenordnung von 10,7 Millionen Franken, während der bewilligte Kredit, umgerechnet in heutige Kaufkraft, rund 8 Millionen Franken beträgt. Hinzu kommen weitere, nicht im Kredit enthaltene Kosten aus den ordentlichen Investitionen sowie das Rollmaterial. Effektive Kostenüberschreitungen sind indessen nicht eingetreten. Bis heute sind rund 10 Prozent der Bauten erstellt worden, im Bau oder baureif. Der grosse Rest von rund 90 Prozent der Bauten befindet sich im Plangenehmigungsverfahren, in der Planung oder erst im Studium. Man muss somit im vorliegenden Zusammenhang von «geplanten» Kostenüberschreitungen sprechen.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat deshalb verantwortungsbewusst gehandelt und von den SBB eine Beschränkung auf das für die Verwirklichung der ursprünglichen Konzeptidee Notwendige verlangt. Für zusätzliche Begehrlichkeiten sind Zusatzkredite zu verlangen. Es geht letztlich um unsere Steuergelder.

In diesem Sinne hat das EVED den SBB den Auftrag erteilt, ein Konzept auszuarbeiten, das sich im Rahmen des bewilligten Kredits von 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Teuerung (zu heutigen Preisen rund 8 Milliarden Franken) realisieren lässt. Die Ergebnisse dieser Neuorientierung wurden von den SBB auf Ende Juni in Aussicht gestellt.

Mit diesem Vorgehen sind die SBB gezwungen, auf alles Wünschbare zu verzichten und nur das absolut Notwendige zu planen und zu realisieren; das Projekt muss auf den Kern des in der Botschaft von 1985 Versprochenen zurückgeführt werden:

- Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt bei Bedarf.
- Möglichst viele Anschlussspinnen in möglichst vielen Knoten.

Aus übergeordneter verkehrspolitischer und gesamtwirtschaftlicher Sicht sind des weiteren die folgenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

– Die Suisse romande darf nicht benachteiligt werden. So ist die Jurasüdfuss-Linie der Mittelland-Linie fahrzeitmässig gleichzustellen.

– Den Kapazitätsanforderungen für den Alpentransit-Zulaufverkehr ist Rechnung zu tragen.

– Die Anforderungen der Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind auf den betroffenen Linien zu erfüllen.

– Die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes ist zu belegen.

Gestützt auf die Planungsergebnisse wird dann zu überprüfen sein, ob allenfalls der Bundesbeschluss geändert werden und das Parlament über eine entsprechende Vorlage mit Referendumsmöglichkeit befinden muss. Der Bundesrat wird die eidgenössischen Räte in jedem Fall auf dem laufenden halten.

Die Ursachen für die massive Zunahme der geplanten Kosten können im Grunde genommen in drei Kategorien eingeordnet werden: veränderte Rahmenbedingungen, zunehmende Begehrlichkeiten und Planungsfehler. Eine quantitative Aufteilung der Mehrkosten auf diese drei Kategorien ist jedoch nicht möglich, weil sich die einzelnen Teilprojekte in unterschiedlichen Planungszuständen befinden und sich die erwähnten Ursachen der Mehrkosten teilweise überschneiden.

Anhand des Beispiels der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist sollen diese Schwierigkeiten illustriert werden:

Im Jahre 1986 rechneten die SBB mit Projektkosten von 773 Millionen Franken. Ende 1992 bezifferten die SBB im Auflageprojekt die Gesamtkosten auf fast 1,5 Milliarden Franken, einschliesslich 222 Millionen Franken für Umweltschutzmassnahmen. Die SBB glauben, damit ein Projekt zu haben, das den geltenden Umweltschutzbestimmungen gerecht wird. Demgegenüber würde die Realisierung der von den Kantonen und Regionen, vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und von anderen Bundesstellen sowie von vielen Einsprechern zusätzlich verlangten Umweltauflagen weitere rund 700 Millionen Franken kosten.

Darin enthalten sind Mehrkosten von rund 220 Millionen Franken für den Munibergtunnel, für dessen Notwendigkeit Gewässer- und Landschaftsschutzgründe angeführt werden, und 175 Millionen Franken für den Oesch-Oenz-Tunnel, der in erster Linie aus Gründen des Landschaftsschutzes gefordert wird.

Während im Auflageprojekt für die rund 45 Kilometer lange Neubaustrecke 10,7 Kilometer Tunnel vorgesehen sind, würde sich der Tunnelanteil durch den Bau dieser zusätzlichen Tunnel auf 21,5 Kilometer, auf fast 50 Prozent der Streckenlänge, erhöhen.

Aus Gründen des Gewässerschutzes wird ein Verzicht auf Herbizideinsatz gefordert, was Mehrkosten von 95 Millionen Franken für die notwendigen Ersatzmassnahmen bedeuten würde. Für die ebenfalls geforderte Revitalisierung der Oberflächengewässer rechnet man mit zusätzlichen Aufwendungen von 3,5 Millionen Franken und für den Transport von Aushubmaterial zu weiter entfernten Deponien infolge eines verlangten Verzichts auf eine neue Deponie mit solchen von über 30 Millionen Franken.

Die SBB sehen den Bau von Wildquerungen vor, welche auf insgesamt 15 Millionen Franken veranschlagt sind. Die zuständigen Stellen erachten auf dem betreffenden Abschnitt Wildquerungen für weitere 40 Millionen Franken als unumgänglich. Diese Beispiele könnten vermehrt werden. Sie veranschaulichen die zurzeit bestehenden Schwierigkeiten insbesondere bei der Umsetzung der Umweltschutzgesetzgebung. Anlässlich der Beratung der Vorlage «Bahn 2000» waren zwar das Natur- und Heimatschutzgesetz, das Forstpolizeigesetz, das Jagd- und Vogelschutzgesetz sowie das Gewässerschutzgesetz bekannt. Bekannt war auch das Umweltschutzgesetz, nicht aber dessen Verordnungen (z. B. Lärmschutz, Bodenschutz, Störfall). Dadurch wurden die Kosten für Umweltauflagen stark unterschätzt. Erst rechtskräftige Entscheide werden definitiv festlegen, welche Umweltschutzmassnahmen zwingend verwirklicht werden müssen. Würden sämtliche geforderten Massnahmen realisiert, dann erhöhten sich die Baukosten der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist auf 2,2 Milliarden Franken. Zurückgerechnet auf Basispreise ergäbe dies annähernd eine reale Verdoppelung der Kosten. Ein grosser Teil dieser Massnahmen ist aber nicht nur durch den Umweltschutz bedingt, sondern auch auf zunehmende Begehrlichkeiten der vom Bau der Linie betroffenen Kantone und anderer Interessenskreise zurückzuführen. Wie hoch die Anteile an den Mehrkosten sind, kann nicht exakt rekonstruiert werden. Schliesslich ist erwiesen, dass auch verfahrensmässige Verzögerungen zu geplanten Mehrkosten geführt haben. Das Beispiel des Zusammenwirkens und der Ueberschneidung von verschiedenen Ursachen der Mehrkosten bei der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist kann stellvertretend für einen grossen Teil der Vorhaben im Konzept «Bahn 2000» verallgemeinert werden. Es zeigt, dass die verschiedenen Ursachen der Erhöhung der geplanten Baukosten nicht restlos isoliert und zugeteilt werden können.

Die geschilderte «Bahn 2000»-Problematik ist aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse ohne Einfluss auf die Neat-Planung. Wie oben angedeutet, muss das durch die SBB vorzulegende Konzept die Anforderungen des Neat-Zulaufverkehrs erfüllen.

Bei der Planung der Neat haben wir die Lehren aus «Bahn 2000» gezogen. Das Plangenehmigungsverfahren wurde gestrafft, ein Stab für Kontrolle und Koordination wurde

geschaffen, und die Kantone sind bereits zum heutigen Zeitpunkt voll in den Planungsprozess integriert.

#### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mars 1993*

Selon leur rapport d'août 1992, les CFF s'attendaient effectivement à des coûts d'infrastructure de 10,7 milliards de francs pour réaliser le projet «Rail 2000». Le crédit alloué s'élève à 8 milliards en valeur actuelle, somme à laquelle viennent s'ajouter d'autres dépenses se rapportant aux investissements ordinaires et au matériel roulant.

Le devis n'a toutefois pas encore été dépassé dans les faits. Jusqu'à présent, seuls 10 pour cent des constructions ont été établis ou sont en chantier ou encore prêts à être réalisés. Le reste (environ 90 pour cent) se trouve actuellement soit au stade de l'approbation des plans ou de la planification, soit en cours d'étude. Dès lors, on ne peut parler que de dépassements «planifiés» du devis.

Conscient de ses responsabilités, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) a réagi et a enjoint aux CFF de ne pas aller au-delà des principaux éléments à la base du projet. Tout autre complément requiert donc la demande d'un crédit supplémentaire. Il s'agit, en fin de compte, de nos impôts.

Dans cet esprit, le DFTCE a donné aux CFF pour mandat d'élaborer un programme pouvant être réalisé dans les limites du crédit alloué (5,4 milliards de francs) et du renchérissement survenu, c'est-à-dire pour un total de 8 milliards de francs en valeur actuelle. Les résultats de cette nouvelle orientation ont été promis par les CFF pour la fin du mois de juin.

L'entreprise est dès lors contrainte de renoncer à tout ce qui serait souhaitable et de ne planifier puis réaliser que ce qui est absolument nécessaire; le projet doit être ramené à l'essentiel des éléments promis dans le message de 1985, à savoir:

- cadence horaire, avec au besoin accroissement de la densité des convois (toutes les demi-heures);
- correspondances les plus ramifiées dans le plus grand nombre possible de points de jonction.

Toutefois, pour des raisons relevant de la politique des transports et de l'économie générale, il y a lieu de tenir compte des conditions-cadres ci-après:

- la Suisse romande ne saurait être lésée; par conséquent, la ligne longeant le Pied du Jura sera, quant à l'horaire, mise sur pied d'égalité avec celle qui traverse le Plateau;
- la capacité requise des lignes d'apport aux artères du transit alpin sera assurée;
- les impératifs résultant de l'intégration de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse seront pris en compte;
- la rentabilité du projet doit être prouvée.

Les résultats de la planification permettront de déterminer s'il y a lieu de modifier l'arrêté fédéral et si le Parlement doit se saisir une nouvelle fois du projet avec une possibilité de référendum. Nous informerons en tout cas les Chambres au fur et à mesure.

Les causes imputables à l'augmentation massive des coûts planifiés peuvent, en fait, être réparties en trois catégories: modifications des conditions-cadres, accroissement des exigences et erreurs de planification. Il n'est cependant pas possible de ventiler quantitativement les surcoûts, car les divers projets partiels se trouvent à différents stades de la planification et les causes précitées des frais supplémentaires se recoupent en partie.

Ces difficultés peuvent être illustrées avec l'exemple du tronçon Mattstetten–Rothrist:

En 1986, les CFF estimaient son coût à 773 millions de francs. A la fin de 1992, ils calculaient que le projet mis à l'enquête reviendrait à près de 1,5 milliard de francs, y compris 222 millions de francs pour les mesures écologiques. Ils pensent disposer ainsi d'une solution répondant aux dispositions en vigueur sur la protection de l'environnement. Toutefois, les nouvelles mesures écologiques exigées par les cantons, les régions, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) ainsi que par d'autres services fédéraux et par une multitude de requérants devraient entraîner des dépenses supplémentaires de l'ordre de 700 millions de francs.

Ce dernier montant comprend les frais supplémentaires de 220 millions de francs pour le tunnel du Muniberg, préconisé pour des raisons relevant de la protection des eaux et du paysage, et les surcoûts de 175 millions de francs pour le tunnel Oesch-Oenz, exigés principalement en vue de préserver le site. Alors que le projet mis à l'enquête prévoit 10,7 km de tunnel pour un nouveau tronçon de 45 km, la part en souterrain après la construction de ces galeries supplémentaires atteindrait 21,5 km, soit près de la moitié de la longueur totale.

L'emploi des herbicides étant refusé en raison de la protection des eaux, les mesures de remplacement entraîneraient des surcoûts de l'ordre de 95 millions de francs. Pour la revitalisation des eaux de surface, également requise, on s'attend à des dépenses supplémentaires de 3,5 millions de francs. En outre, comme on ne veut pas créer une nouvelle décharge, le transport des matériaux d'excavation ferait augmenter la facture de plus de 30 millions de francs.

Les CFF prévoient d'aménager des passages pour le gibier, devisés à 15 millions de francs. Les services compétents estiment cependant que les passages sur le tronçon en question nécessitent 40 millions de francs supplémentaires.

De tels exemples pourraient être multipliés. Ils illustrent les difficultés actuelles, notamment lorsqu'il s'agit d'appliquer la législation sur la protection de l'environnement. Lors des débats sur le projet «Rail 2000», on connaissait certes la loi sur la protection de la nature et du paysage, les législations sur les forêts, sur la chasse ainsi que sur la protection des oiseaux et des eaux. On disposait aussi de la loi sur la protection de l'environnement, mais on ignorait la teneur de ses ordonnances d'application (par exemple, lutte contre le bruit, protection du sol, accidents). De ce fait, les coûts résultant des charges écologiques ont été considérablement sous-estimés. Seules des décisions entrées en vigueur permettront de fixer définitivement les mesures de protection de l'environnement qui doivent absolument être réalisées.

Si toutes les mesures exigées étaient traduites dans les faits, la construction du tronçon Mattstetten-Rothrist reviendrait à 2,2 milliards de francs. Rapporté au prix de base, cela équivaldrait approximativement à doubler les coûts en termes réels. Mais la plupart de ces mesures ne découlent pas uniquement de la protection de l'environnement; elles résultent aussi des convoitises accrues des cantons touchés et d'autres milieux intéressés. On ne peut calculer exactement les diverses parts des coûts supplémentaires. Finalement, il est prouvé que des retards en matière de procédure ont également conduit à l'accroissement des surcoûts planifiés.

Cet exemple de la conjonction des diverses causes des coûts supplémentaires peut être généralisé pour un grand nombre d'autres réalisations liées à «Rail 2000». Il apparaît que les divers motifs ne sauraient être considérés isolément et attribués à l'une de ces causes.

Compte tenu des enseignements disponibles actuellement, les problèmes précités de «Rail 2000» n'exercent pas d'influence sur la planification de la NLFA. Comme nous l'avons laissé entendre, le programme à présenter par les CFF doit répondre aux exigences du trafic d'apport à la NLFA.

Nous avons tiré les leçons de «Rail 2000» lorsqu'il s'est agi de planifier la nouvelle transversale. La procédure d'approbation des plans a été simplifiée et les cantons sont, à l'heure actuelle, entièrement intégrés dans le processus de planification. En plus, nous avons mis sur pied l'état-major de contrôle et de coordination.

**Präsident:** Die Interpellanten verlangen Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	41 Stimmen
Dagegen	15 Stimmen

**Wyss William:** Mit dem Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» verabschiedeten Volk und Stände dieses Konzept mit vier Neubaustrecken. Heute ist bekannt, dass die damals beschlossenen Verpflichtungskreditlimiten bei weitem nicht ausreichen, um die anfal-

lenden Kosten dieses Konzeptes sowie der vier vorgesehenen Neubaustrecken zu decken.

Herr Bundespräsident Ogi, ich bin Ihnen dankbar, dass Sie Ihre Führungsfunktion wahrgenommen und die SBB beauftragt haben, nun ein Kernprojekt auszuarbeiten, das bei der Verwirklichung der ursprünglichen Konzeptidee nur das dringend Notwendige vorsehen soll. Wir Mitglieder des Parlamentes und mit uns natürlich viele Bürgerinnen und Bürger, die vor allem von den geplanten Neubaustrecken betroffen werden, sind gespannt, wie dieses neue Kernprojekt aussehen wird.

Sicher wird es nicht mehr voll und ganz den seinerzeitigen Bundesbeschlüssen entsprechen. Leider werde ich den Verdacht nicht los, dass aus regionalpolitischer und auch gesamtwirtschaftlicher Sicht wieder soviel wie möglich in dieses sogenannte neue Kernprojekt einbezogen wird. Dann werden wir erneut vor der Frage stehen: Wer soll das bezahlen, wer hat soviel Geld? Die zweite Frage, die wir uns stellen, wird dann sein, welche von diesen Wünschen Vorrang haben

Zwei Sachen beschäftigen mich und sicher auch Sie:

1. Bei grossen Bauvorhaben hat das Umweltschutzempfinden heute einen ganz anderen Stellenwert, als dies zur Zeit der Planung und Ausarbeitung der Botschaft vor zehn Jahren der Fall war.

2. In nächster Zeit werden wir vermehrt mit finanziellen Engpässen rechnen müssen, denn die wirtschaftliche Rezession ist noch nicht durchgestanden. Die heutige Situation zwingt uns zum Ueberdenken der verkehrspolitischen Vorhaben. Der öffentliche Verkehr und damit vor allem der Schienenverkehr haben einen hohen Stellenwert. Das Schweizervolk hat diesen hohen Stellenwert sowohl bei der Abstimmung über das Konzept «Bahn 2000» als auch bei jener über die Neat bejaht.

Aufgrund der heutigen Situation müssen zur Verwirklichung – vor allem der Bauvorhaben – neue Wege gesucht werden. Sowohl bei der Neat wie beim Konzept «Bahn 2000» sind die Prioritäten neu festzulegen. Zur Realisierung der gesteckten Ziele müssen wir in kleinen Schritten vorgehen und die verschiedenen Bauvorhaben – wenn sie überhaupt nötig sind – etappenweise planen und auch etappenweise verwirklichen. Vor allem, Herr Bundespräsident, sind die Neat und das Konzept «Bahn 2000» aufeinander abzustimmen. Dieses etappenweise Vorgehen muss hier im Parlamentsgebäude neu diskutiert werden. Wenn wir uns einig sind, welche Neubaustrecken, welche Bauvorhaben dringend verwirklicht werden müssen und z. B. welcher Alpendurchstich Priorität haben soll, muss die Planung unter rechzeitigem Einbezug der Kantone, der Gemeinden und der betroffenen Grundeigentümer erfolgen. Nur so werden wir bei der Realisierung der etappierten Projekte eine gewisse Akzeptanz erhalten, und nur so können wir Tausende von Einsparungen vermeiden.

Von der Antwort, Herr Bundespräsident, bin ich teilweise befriedigt.

**Frau Robert:** Es wäre zuviel von uns verlangt, Herr Bundespräsident, wenn wir mit Ihren Antworten auf unsere Fragen zufrieden sein sollten. Ich weiss, Sie hören die Worte Debakel und Fiasko im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» nicht gerne. Sie haben uns das letzte Woche erklärt und auch gesagt, dass Sie eben ins Gelingen verliebt seien. Verliebt sein ist sicher ein schöner Zustand, aber er ist auch oft von Realitätsverlust begleitet. Wir gönnen Ihnen Ihre Verliebtheit, aber es ist so, dass man von aussen oft besser wahrnimmt, wie die Realität aussieht, als es der Verliebte selber tut.

Die «Bahn 2000» ist ein Debakel. Es ist ein Planungsdebakel erster Güte. Man darf dieses Wort in diesem Zusammenhang in den Mund nehmen. Unzählige Leute in diesem Land fühlen sich heute verschaukelt.

Wir haben vor der Volksabstimmung 1987 wunderbare Versprechungen erhalten. Vermittelt wurde uns der Eindruck, dass die Schweiz auf der Schwelle zum Verkehrsparadies stehe. Allen Landesteilen, städtischen und ländlichen, wurden namhafte Vorteile in Aussicht gestellt: häufigere, raschere, direktere, bequemere Verbindungen zwischen Stadt und Land und den Regionen, flächendeckende Verbesserungen, besonders auch für die abseits gelegenen Randregionen, von denen man sagte, sie würden näher zusammenrücken. Erklärt

wurde, man werde mehr Güter auf die Schiene bringen und das Konzept «Bahn 2000» werde so umweltfreundlich sein, dass sogar auf Amphibienlaichplätze, Waldpflanzen und Vogelnistplätze Rücksicht genommen werde.

Als Schönstes von allem wurde betont, das Ganze sei für die Kantone nicht mit finanziellen Mehrbelastungen verbunden. Ich habe die Worte von Herrn Generaldirektor Eisenring noch in den Ohren. Er sagte, dass alles eingehend untersucht worden sei, die Experten seien zum Schluss gekommen, dass das Projekt – mit kleinen Aenderungen – allen Umweltverträglichkeitsanforderungen gerecht werde. Herr Eisenring betonte auch, alle Angaben seien seriös erarbeitet worden und beruhten auf soliden Unterlagen. Heute wissen wir alle, dass dem nicht so ist.

Die Realität sieht völlig anders aus, und innerhalb weniger Jahre müssen wir erkennen, dass das alles leere Versprechungen waren und dass das Konzept «Bahn 2000» nicht realisierbar ist. Allein die Neubauten im Mittelland verschlingen sämtliche für die Investitionen des ganzen Konzeptes zur Verfügung stehenden Mittel; nicht einmal alle bewilligten Neubaustrecken könnten – aus finanziellen Gründen – realisiert werden.

Das Grünbuch der SBB kommt zum Schluss, dass die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» jährlich Hunderte von Millionen Franken zusätzliche Belastung für die SBB bedeuten würde. Mit anderen Worten: Dies bedeutet das Aus für das Konzept «Bahn 2000», welches vom Volk 1987 bewilligt wurde.

Das Gesamtkonzept «Bahn 2000» ist innert weniger Jahre zu einer Zufahrt für die Neat verkommen und wird letztlich vor allem den ohnehin schon standortbegünstigten Agglomerationen im Mittelland dienen, und gerade nicht den Randregionen – das alles auf dem Buckel der betroffenen Bevölkerung, der Umwelt und der Kantone.

Nun sollen plötzlich die Kantone an diesem Debakel schuld sein. Man sagt, dass sie übertriebene Umweltansprüche stellen, dass sie plötzlich neue Begehrlichkeiten angemeldet haben. Das stimmt einfach nicht. Schuld sind nicht die «bösen» Kantone! So geht das nicht, Herr Ogi. Die Planung ist schuld. Es war eine fahrlässig unseriöse Planung. Bei den Umweltforderungen, die die Kantone stellten – sei das nun im Kanton Bern der Munibergtunnel oder im Kanton Solothurn der Oesch-Oenz-Tunnel –, durften sie mit gutem Recht glauben, dass sie berücksichtigt würden. Dafür gibt es genügend Beweise. Sie können heute nicht sagen, da seien Begehrlichkeiten, von denen niemand etwas wusste und die man heute extra verrechnen müsse. Das stimmt einfach nicht! Das war im Konzept enthalten, das schliesslich als «Umweltprojekt des Jahrhunderts» verkauft wurde.

Diese Auflagen waren im Grunde genommen nie bestritten. Wenn Sie das Planungsdebakel dazu missbrauchen wollen, um ökologische Anforderungen, die nie bestritten waren, einfach hinauszukippen, finden wir das unredlich; wir können das nicht akzeptieren.

Wir finden es für ein starkes Stück, dass nun die Kantone mit ihren «Begehrlichkeiten» schuld sein sollen oder die Anwohner mit ihren ökologischen und menschlichen Empfindlichkeiten. Wir finden es ebenfalls ein starkes Stück, wenn das Buwal verantwortlich sein soll, das nun plötzlich den Kantonen «mit übertriebenen Forderungen» helfen soll. Und es ist auch ein starkes Stück, wenn nun behauptet wird, Verzögerungen seien an den Kostensteigerungen schuld – durch Einsprecher verursachte Verzögerungen

Die einzige konkrete Verzögerung durch eine Einsprache ist bisher auf den Kanton Baselland zurückzuführen. Und da geht es nicht etwa um Umweltverbände, sondern um Leute aus Ihren eigenen Reihen, die rechts von mir sitzen.

Tatsache ist, dass die Umweltverbände mit Einsprachen sehr zurückhaltend sind. Die Erfolgsquote zeigt auch, wie berechtigt sie jeweils handeln, wenn sie eine Einsprache erheben.

Wir können dieses Schwarzpeterspiel nicht akzeptieren und fragen daher nach der wirklichen Verantwortung. Es gibt Verantwortliche, aber man findet sie nicht im Volk, nicht in den Kantonen und nicht in den Umweltorganisationen: Sie sitzen in den Organen der SBB, sie sitzen in der Verwaltung – viel-

leicht sassen sie auch in den Organen der SBB oder in der Verwaltung –, sie nennen sich Planer, Experten, Direktoren. Zum Teil sitzen oder sassen sie vielleicht so hoch, dass man sie nach bewährtem Rezept laufen lässt. Es will sie ja auch niemand hängen. Aber wir denken, das Verwedeln und Vertuschen der Verantwortung und das Abschieben auf andere dienen der Sache des öffentlichen Verkehrs nun wirklich nicht, und auch nicht der Glaubwürdigkeit der Behörden und der SBB.

Zur letzten Frage, zur Frage, die wir im Zusammenhang mit der Neat gestellt haben. Sie sagen, es seien die Lehren aus dem Debakel «Bahn 2000» gezogen worden. Sie sagen auch, dieses werde keinen Einfluss auf die Neat-Planung haben. Sollen wir das glauben? Sollen wir glauben, dass ein so teures Bauwerk dem Regionalverkehr nicht noch das letzte Geld abgräbt? Sollen wir uns bei Ihren Aussagen in Sicherheit wiegen, obschon im Departement Ogi und in der SBB-Spitze heute bereits laut darüber gesprochen wird, welchen der eben erst bewilligten beiden Tunnels man nicht bauen solle? Das alles ist für uns und für weite Teile der Bevölkerung ein bisschen schwierig zu verstehen. Es macht die Sache auch nicht besser, dass die schönen Versprechungen in bezug auf die Neat nun so weit in die Zukunft verlegt worden sind, dass wir ohnehin alle tot sein werden, bevor wir wissen, ob die Neat nicht das Debakel des nächsten Jahrhunderts sein wird.

Sie verstehen, Herr Bundespräsident, dass wir von diesen Antworten in keiner Art und Weise befriedigt sind.

**Bircher Silvio:** Man könnte zwar den Interpellanten, der grünen Fraktion und Herrn Wyss William, insofern recht geben, als es in der Tat nicht ganz befriedigend ist, wenn ein Bahnkonzept, das zwischen 1985 und 1986 von den Planungsinstanzen entworfen wurde und dem das Volk Ende 1987 zustimmte, in den seither vergangenen Jahren noch nicht stärker vorangetrieben werden konnte. Insofern ist die Kritik von Frau Robert und Herrn Wyss William berechtigt, aber an den beiden vorhergehenden Voten gefällt mir nicht, dass sie die Gesamtzielsetzung der Investitionen, welche wir bei den Bahnen und insgesamt beim öffentlichen Verkehr anstreben, nicht in einen grösseren Zusammenhang stellen. Auch haben wir in diesem Parlament mehrheitlich den deutlichen politischen Willen ausgedrückt, dass wir gegenüber den sechziger Jahren, wo das Nationalstrassennetz infrastrukturell aufgebaut worden und eine moderne Strasseninfrastruktur entstanden ist, jetzt auch beim Schienennetz nachziehen und das selbe machen müssen.

Wir hatten hier im Hinblick auf die Volksabstimmung vom Dezember 1987 einen sehr grossen Konsens darüber, dass Bahnstrecken, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen, neu gebaut werden müssen. Und es ist jetzt natürlich sehr einfach, dieses «Bahn 2000»-Konzept zum Einsturz zu bringen, indem Sie – sei es aus planerischen, sei es aus umweltpolitischen Gründen – einzelne Teile dieses «Bahn 2000»-Konzeptes herausbrechen, hinauskippen wollen. Da vergessen Sie eben die Gesamtstossrichtung.

Was war der Grundgedanke dieses Konzeptes, der leider mit dieser auf Partikularinteressen eingeeengten Diskussion sehr gerne vergessen geht? Das Grundkonzept war doch eine flächendeckende Verbesserung des Schienennetzes, also nicht einfach nur, eine neue Strecke von A nach B zu bauen oder eine Strecke von A nach B zu modernisieren, sondern ein flächendeckendes Konzept zu entwickeln, also beispielsweise auch nicht einfach nur für den Transitverkehr, für die Neat, die Strecke von Olten nach Bern auf vier Spuren auszubauen oder die Strecke durch den Lötschberg zu modernisieren und einen neuen Tunnel zu bauen. Wir wollten mit unseren Milliardenbeträgen auch nicht einfach nur für den ausländischen Transitverkehr Verbesserungen bringen. Wir wollten wirklich das Bahnnetz in allen Regionen, in allen Kantonen unseres Landes modernisieren.

Ich bin der Meinung, dass die Antwort, die wir vom Bundesrat erhalten haben, ehrlich ist, dass sie sagt, wo Kostensteigerungen entstanden sind – weil eben in der Zwischenzeit Jahre verflossen sind. Das ist die übliche Kostensteigerung, wie wir sie z. B. bei jedem Schulhausprojekt und überall dort haben, wo

Sie die Bauten später realisieren, also Jahre, nachdem der Beschluss erfolgte. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen – und das nehme ich knurrend und teilweise mit Kopfschütteln zur Kenntnis –, dass sich die Planer verrechnet haben und teilweise von falschen Voraussetzungen ausgegangen sind. Da müssen wir, meine ich, auch den Mut haben, die Mehrkosten in diesem Parlament wenn nötig zu bewilligen.

Es geht doch nicht an, dass wir in einer Phase, in der wir jetzt von seiten der Wirtschaft, von seiten der Bauwirtschaft Investitionen gebrauchen könnten, in der wir 150 000 Arbeitslose haben, in der wir Milliardenbeträge aufbringen, um die finanziellen Löcher der Arbeitslosenkasse zu stopfen, solche Investitionen aus kurzfristigen finanzpolitischen oder andern Gründen wieder zurückstellen und ein Hüst-und-hott-Spiel hinsichtlich unserer früheren Zielsetzungen beginnen.

Ich wünschte, dass der Bundesrat zusammen mit den SBB standfest bleibt und zu solchen Investitionen steht, die als richtig erkannt wurden, die in einem Gesamtkonzept auch notwendig sind, und dass er ihnen gerade in der heutigen Zeit, in der solche Investitionen auch gesamtwirtschaftlich einen Sinn haben, zum Durchbruch verhelfen kann.

**M. Cavadini Adriano:** Le groupe radical a discuté brièvement de cette interpellation. Nous sommes très critiques vis-à-vis de la situation financière des chemins de fer, une attitude déjà exprimée lors de la discussion sur le budget des CFF de cette année. Nous soutenons cependant la proposition du Conseil fédéral de revoir en profondeur le projet et le programme des travaux de «Rail 2000».

La situation financière des chemins de fer tout comme la situation financière difficile de la Confédération imposent une attitude nouvelle très critique face à ces grands projets. Le projet de «Rail 2000» doit donc, à notre avis, être réexaminé de façon très restrictive, comme le dit aussi le Conseil fédéral dans sa réponse, pour en revenir au coût du message de 1985, soit 5 milliards de francs, plus le renchérissement qu'il y a eu depuis. Cela demande que l'on réalise uniquement les infrastructures absolument nécessaires et prioritaires, et en particulier que les investissements réduits qui résulteront de ce réexamen soient concentrés sur les parties du projet qui sont en mesure d'assurer une rentabilité économique élevée et une amélioration substantielle de l'exploitation et du rendement des chemins de fer. Toutes les parties du projet de «Rail 2000» qui ne sont pas de première urgence et qui ne satisfont pas à des critères de rentabilité économique et d'amélioration du rendement de l'exploitation doivent être renvoyées à un moment où nous aurons les moyens financiers d'assurer la réalisation de ces travaux.

Le Conseil fédéral doit donc insister auprès de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux pour en revenir au financement et aux coûts du message de 1985 plus le renchérissement. Le groupe radical estime en tout cas qu'il ne faudra pas revenir devant le Parlement avec un nouvel arrêté, mais qu'il faudra donner aux Chambres une indication précise sur la planification pluriannuelle des investissements réduits qui seront le résultat de ce réexamen, et une indication précise quant aux moyens de financer ces investissements. D'autre part, une information de ce genre était prévue dans l'arrêté fédéral A de «Rail 2000» concernant l'information relative à ce projet.

En définitive, nous soutenons le Conseil fédéral dans ce réexamen restrictif des investissements pour «Rail 2000» et nous lui demandons de nous communiquer le résultat de ce réexamen, comment il va le ventiler sur les prochaines années et comment il va financer cet investissement réduit.

**Columberg:** Ich möchte doch noch etwas Positives zu «Bahn 2000» sagen, zu diesem grossartigen Bestreben, das Eisenbahnnetz in der Schweiz grundlegend zu modernisieren. Vielleicht sollten wir mit unserer Kritik etwas zurückhaltend sein. Wir sollten an die Vorgeschichte denken, an die Situation vor dem Entscheid, welchen wir hier gefällt haben: an die fast jahrhundertlange Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs. Damals haben wir den Mut gehabt, eine Akzentverschiebung – weg von der Strasse hin zur Bahn – vorzunehmen. Ich erinnere Sie an die Einführung des Halbtaxabnehme-

ments mit einer Verlagerung des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr und an diesen bedeutenden Investitionsschub im Infrastrukturbereich. Der politische Wille, die Bahn stärker zu fördern, war doch erfreulich!

Es gibt selbstverständlich Argumente, die zu Kritik berechtigen. Vielleicht hat man damals die Komplexität dieses Vorhabens falsch eingeschätzt. Vielleicht hat man die Dimensionen dieses Vorhabens mit damals rund 100 Einzelobjekten nicht richtig eingeschätzt. Das ist bedauerlich, und bedauerlich ist auch die Feststellung in der Stellungnahme des Bundesrates zur Interpellation Wyss William: «Bis heute ist nämlich lediglich 1 Prozent der Bauten erstellt worden, 4 Prozent befinden sich im Bau, und weitere 4 Prozent können nächstens in Angriff genommen werden. Der grosse Rest von 91 Prozent der Bauten befindet sich im Plangenehmigungsverfahren, ....»

Es ist bedauerlich, dass nach fast 6 Jahren nicht mehr verwirklicht worden ist. Aber grundsätzlich müssen wir nach wie vor positiv zu «Bahn 2000» stehen, positiv zu diesem Konzept der grundlegenden Erneuerung des Eisenbahnnetzes. Auch hier müssen wir beachten, was wir dem Volk damals versprochen haben. In der Abstimmungsvorlage steht beispielsweise geschrieben: «'Bahn 2000' ist ein Konzept zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.»

Zur Kostensteigerung: Es ist sehr schade, dass eine derartige Erhöhung eingetreten ist. Aber da müssen wir korrekter sein. Ich habe den Eindruck – der Herr Bundespräsident wird sicher dazu Stellung nehmen –, dass wir an «Bahn 2000» ganz andere Anforderungen stellen als an Strassenbauprojekte. Vergleichen Sie beispielsweise die Forderungen nach Tunneln im Bereich Bahn bzw. Strasse! Ich habe den Eindruck, hier werde mit unterschiedlichen Ellen gemessen; vielleicht muss man noch einmal überdenken, ob wir mit diesen Anforderungen an «Bahn 2000» nicht zu weit gehen.

Wir begrüssen die Forderung des Bundesrates, das Projekt nochmals gründlich zu überprüfen und nach Einsparungen Ausschau zu halten. Eine Konzentration auf das Wesentliche ist erwünscht, ist angebracht. Wir dürfen auch der Generaldirektion vertrauen, die bereit und gewillt ist, diese Aufgabe mit grosser Ernsthaftigkeit anzupacken, die also eine Ueberprüfung wünscht.

Aber Herr Bundesrat, das, was in der Abstimmungsempfehlung stand, muss eingehalten werden. Die Substanz der Vorlage darf nicht darunter leiden, trotz der finanziellen Schwierigkeiten. Das, was damals dem Schweizervolk versprochen worden ist, ist eine gute Sache. Sie muss überprüft werden, sie muss aber im Grundsatz eingehalten werden.

**Dreher:** Blicken wir kurz zurück in das Jahr 1985. Da versammelten sich dieser Rat und der Ständerat als einziges Parlament der Welt wegen der Waldsterbelüge, weil man auf die Medien «abgefahren» war und sich etwas suggerieren liess, das nur in der Phantasie linker Politiker und Journalisten überhaupt je stattgefunden hat. Wir wissen heute, dass alles herbeigelogen war! Es fehlte jegliche Substanz für diese Ungeheuerlichkeiten, die damals hier in diesem Saal erzählt wurden, die alle aktenkundig sind und nachgeschlagen werden können. In diesem Umfeld wurde auch das Konzept «Bahn 2000» elaboriert und schliesslich zur Volksabstimmung gebracht.

Wir wissen, dass wir heute noch an den Spätfolgen dieses sogenannten Waldsterbens in der Gesetzgebung leiden. Dazu gehören die unsäglichen Umweltverträglichkeitsprüfungen, welche nichts anderes sind als eine Unterstützungsmassnahme für linke Umweltbüros. Sie dienen dazu, Bauvorhaben auf Kosten öffentlicher und privater Investoren böswillig zu verzögern.

Wir haben gewarnt. Wir haben schon 1985 gewarnt, dass das ins Desaster führen müsse. Und was ist dann passiert? Man hat gesagt: «Bahnlärm gleich Umweltschutz!» Der Privatverkehr musste am eingebildeten Waldsterben schuld sein, deshalb musste der öffentliche Verkehr gefördert werden. Wir wissen jedoch: Wenn der Staat «fördert», dann schickt er Geld weg, irgendwohin. Die Folge davon ist, dass es dann sehr, sehr teuer wird. Wir haben 1987 Witze gemacht und haben gesagt: «Bahn 2000» heisse «Bahn 2000 Millionen Defizit im

Jahr». Ja, das war aber noch konservativ. Wir sind jetzt bald bei 3000 Millionen Franken Defizit.

Wir haben Sie auf die ungeheuren Defizite und den gewaltigen Schuldenberg der japanischen Staatsbahnen – dem besten Eisenbahnsystem der Welt – hingewiesen. Wir haben gesagt, das werde so herauskommen. Das haben Sie alles unter den Tisch gewischt, und Sie haben gesagt: Jetzt müssen wir den öffentlichen Verkehr fördern. Auch die freisinnige Fraktion hat diesen ordnungspolitischen Sündenfall mitgemacht.

Was ist bei dieser Sachlage zu tun? Wir müssen dieses Projekt redimensionieren. Wir werden nicht länger darumherum kommen, die Strukturen den tatsächlichen Bedürfnissen des Marktes anzupassen. Es ist doch vollkommen unmöglich, dass wir heute noch mit Lokalzügen eine Flächenverteilung vornehmen. Das kann ja kein Mensch bezahlen; bitte hören Sie auf mit solchen Sprüchen, man habe dem Schweizervolk dies oder das versprochen, man habe «damals» eine Vorlage gebracht. Die «NZZ» hatte sich 1987 z. B. geweigert, unsere Inserate abzudrucken, mit der Begründung, unsere Szenarien seien zwar politisch verständlich, aber derart eigenwillig in den Entwicklungen, dass man solche falschen Zahlen dem Volk nicht vorlegen könne. Wir waren jedoch sehr konservativ mit unseren Voraussagen, die alle eingetroffen sind. Sie können die Inserate im «Tages-Anzeiger» nachlesen. Dort war man nicht so zimperlich.

Wir müssen bei dieser Sachlage Bahnlinien stilllegen. Wenn es Leute gibt, die sagen, das sei ein Verlust an Lebensqualität, dann sollen die Gemeinden, welche eine Bahn wollen, den Aufwand aus ihrem Steueraufkommen bezahlen, dann bricht die Vernunft von selbst durch. Wir müssen Busse fahren lassen. Wir wollen eine Grunderschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln; da hat niemand etwas dagegen. Aber wenn Sie zum Beispiel die berühmte Seetalbahn im Aargau ansehen, da gingen die Hirngespinnste bis zu Ausgaben von 700 Millionen Franken für einen Superausbau, auf jetzt immer noch 100 bis 120 Millionen. Ja, rechnen Sie nur einmal den Zins von 6 Prozent auf diesem Betrag aus und die Bruttoeinnahmen von rund 3 Millionen Franken, wobei noch kein Kilometer Bahn betrieben ist.

Man sollte jetzt wirklich zu den betriebswirtschaftlichen Realitäten zurückfinden und dieses pseudoökologische Wunschenken dorthin tun, wo es hingehört: in die Rumpelkammer.

Wir werden in einigen Jahren noch einige wenige Bahnlinien haben, Nord-Süd, Ost-West und etwas dazwischen. Was die Lokallinien betrifft, da werden Busse fahren; sie sind leise, auch umweltfreundlich, vor allem aber sind sie viel, viel billiger. Sie müssen endlich mehr Respekt vor den Leistungen des Steuerzahlers zeigen, auch hier in diesem Saal.

**M. Béguelin:** Le débat est maintenant bien lancé. J'aimerais reprendre trois points.

Le premier, à propos du dépassement des coûts. A mon sens, des mots qui vont trop loin ont été prononcés ici, par exemple «débâcle». Je constate une chose: il s'agirait d'utiliser la même unité de mesure, que ce soit pour le rail ou pour la route. Je viens de lire, il y a quelques jours, un article sur l'évolution des coûts de l'autoroute nationale 16. Devisée à 690 millions de francs au départ, nous en sommes à 2,2 milliards de francs, ce qui représente une augmentation de 318 pour cent. Personne ne parle de débâcle: c'est un fait, on considère cette évolution dans le temps comme normale. J'aimerais que, quand on s'exprime sur des projets ferroviaires, on ne change pas de lorgnette pour juger l'évolution.

Ensuite, à propos de «Rail 2000», je cite un cas vraiment frappant: le tronçon Mattstetten–Olten. L'objectif de «Rail 2000» est de transférer du trafic de la route au rail en améliorant l'offre. Pendant chaque année de retard que prend le projet, le trafic routier continue évidemment de se développer. Il y a une dizaine d'années, une autoroute a été terminée entre Olten et Berne et il n'y a pas un mètre de tunnel. Le paradoxe est que, pour la voie ferrée qui sera à peu près parallèle à cette autoroute, on peut envisager jusqu'à 22 kilomètres de tunnel sur 45 kilomètres de parcours. Cela montre le poids des éléments de protection de l'environnement. Et, à la limite, je dirai que ce poids devient financièrement – à travers la réflexion sur la

concurrence routière – tellement lourd qu'on peut se poser la question: est-ce concurrentiellement encore supportable?

Enfin, dernier élément: les liaisons avec la Suisse romande. J'aimerais rappeler à mes compatriotes alémaniques qu'à l'heure actuelle nous allons de Genève à Paris en trois heures et des poussières, de Lausanne à Paris en trois heures trente-quatre. Nous mettons à peine un peu plus de temps pour aller à Paris que pour aller à Zurich. D'ici une dizaine d'années, on peut envisager que nous irons plus vite à Paris qu'à Zurich. Je pense que, sur le plan de la politique générale du pays, ce fait n'est pas indifférent. C'est pour cela qu'il faut que «Rail 2000» se réalise, il est vrai sous une forme redimensionnée, et que les liaisons entre la Suisse alémanique et la Suisse romande figurent en bonne place. Et, à ce propos, je salue justement la décision du président de la Confédération de mettre comme priorité les liaisons Suisse romande–Suisse alémanique. Je pense que le projet «Rail 2000» ainsi redimensionné, mais réalisable rapidement, sera une excellente chose.

**Nebiker:** Sie werden nicht überrascht sein, dass ich als Mitglied des Verwaltungsrates der SBB nach wie vor zum Projekt «Bahn 2000» stehe. Das ist aber nicht der Grund, weshalb ich hier spreche, sondern dass es immerhin eine Volksabstimmung war – dass es der deutliche Wille des Volkes war –, die Bahnen zu modernisieren. Das Konzept von «Bahn 2000» ist auch heute noch aktuell: nämlich dass man nicht nur die grossen Städte bedient oder den Transitverkehr, Herr Dreher, sondern dass die Bahn auch weitgehend flächendeckend versorgen muss.

Wir möchten ein paralleles, gleichwertiges Verkehrssystem, nicht nur Strassen, sondern auch Bahnen. Aber diese Bahnen müssen modern sein, sie müssen leistungsfähig sein, sie müssen für den Benutzer attraktiv sein, sonst kann man die Benützung der Bahn nicht erwarten.

Natürlich muss man auch die Kosten betrachten. Es ist richtig, dass man sich in dieser Phase bewusst wird, in welche Kosten man hineinfließt, wenn man sämtliche Wünsche erfüllen will, wenn also Begehrlichkeiten, die sich mit den Auflageprojekten ergeben, erfüllt werden sollten. Aber das Gesamtprojekt, die Gesamtidee dahinter, kann nicht durch lokale Widerstände in Frage gestellt werden.

Ich selbst stamme aus einer Gegend, wo der Widerstand gegen eine Linienführung von «Bahn 2000» enorm gewachsen ist. Ich kann auch beurteilen, dass man den Widerstand nicht einfach aufgrund der Zahl der Einsprachen beurteilen kann. Einsprachen, das ist wie eine Lawine: Einsprachen schaffen Einsprachen.

Trotzdem ist es selbstverständlich, dass man nicht nur aufgrund der Kostenentwicklung, sondern auch aufgrund der höheren Sensibilität, der höheren Anforderungen an die Umweltauflagen das Vernünftigste – aber auch das Tragbare – macht. Schliesslich wollen wir am Ende eine Bahn haben, die auch kostenmässig tragbar ist. Es gilt, die Verhältnismässigkeit zu wahren.

Ich erachte die Stellungnahmen des Bundesrates auf die Interpellationen als sehr gut; sie sind klar. Ich erachte es auch als richtig, dass der Bundesrat eine Zwischenbeurteilung machen will, mit dem Auftrag an die Bundesbahnen, festzustellen, was überhaupt mit einem begrenzten Betrag, mit 8 Milliarden Franken, realisierbar ist, ob die Grundidee, das Grundkonzept von «Bahn 2000», so noch realisiert werden kann.

Es ist noch verfrüht, jetzt zu sagen, es brauche weitere Volksabstimmungen zu «Bahn 2000». Allenfalls kommt man auf Vorschläge, die eine Etappierung des Vorgehens beinhalten; das braucht noch keine neuen Volksabstimmungen. Man soll diese Zwischenbeurteilung aufgrund der heutigen Zahlen machen, die bei der Konkretisierung der Projekte vorliegen.

In diesem Sinne hoffe ich, dass die SBB zu einem guten Resultat kommen und konkrete, realisierbare Vorschläge unterbreiten können.

**Bundespräsident Ogi:** Der Bundesrat ist froh, dass wir heute über diese dringlichen Interpellationen reden können, um Transparenz in dieses Geschäft zu bringen, aber auch, um Sie

nachdenklich zu stimmen, damit auch Sie überlegen und damit auch Sie die Verantwortung übernehmen.

Ich bin dankbar für die Voten der Herren Bircher Silvio, Columberg, Béguelin und Nebiker, und ich habe sogar teilweise Verständnis für die Sorgen von Herrn Wyss William. Weniger Verständnis habe ich für die Ausführungen von Frau Robert – ich komme darauf zurück.

Wir haben Gott sei Dank die Lust am Gelingen noch nicht verloren, und wir kämpfen für eine gute Lösung – und erst noch mit Freude. Wenn wir einmal keine Freude mehr daran haben sollten, die Probleme, die uns gestellt sind, zu lösen, ist es nicht mehr gut, dann sollten wir zurücktreten.

Das Gesagte möchte ich wie folgt zusammenfassen und damit den schriftlichen Bericht, den Sie bekommen haben, ergänzen.

1. Im Jahre 1986 hat das Parlament dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt. Dieses Konzept beruht auf dem Taktfahrplan, mit einem landesweiten Stundentakt und mit Verdichtungen zum Halbstundentakt auf den wichtigsten Linien. Es sieht vor, dass die Züge in allen wichtigen Knotenbahnhöfen gleichzeitig ankommen – ich betone: gleichzeitig ankommen – und gleichzeitig abfahren, um so optimale Anschlüsse herzustellen. Dafür wurde damals ein Kredit von 5,4 Milliarden Franken beschlossen – das macht zum heutigen Geldwert rund 8 Milliarden Franken aus.

2. Die SBB hatten damals ein sehr grosszügiges Angebot erarbeitet, das auf einzelnen Streckenabschnitten selbst über den Halbstundentakt hinausging.

3. Dieses Angebot wurde in der Folge auf vielen Strecken um mindestens ein Zugpaar pro Stunde erweitert, so etwa auf den Abschnitten Genf–Biel–Olten–Zürich, Lausanne–Bern, Olten–Luzern, Zürich–Weinfelden. Zudem wurden der Planung offenbar grosszügigere Annahmen über die Entwicklung des Güterverkehrs und des Regionalverkehrs in den Agglomerationen zugrunde gelegt. Des weiteren hat die stärkere Sensibilisierung der Bevölkerung für Umwelthanliegen sowohl zu einer wesentlichen Verlangsamung und Verteuerung des Planungsprozesses als auch zu grösseren Projektänderungen – das sind bekanntlich nicht Verbilligungen – geführt. Das muss ich in aller Klarheit sagen. Sie, Frau Robert, sollten das eigentlich als ehemaliges Mitglied der Berner Regierung wissen. Man hat also ein Ueberangebot entwickelt und immer mehr erweitert.

4. Aufgrund dieser Entwicklung ist uns eine Rechnung präsentiert worden, die inflationsbereinigt mindestens das Doppelte von dem kosten würde, was 1986 bewilligt wurde. Entsprechend dieser unbefriedigenden Situation und entsprechend der dadurch gefährdeten Wirtschaftlichkeit – wir dürfen ja nicht nur an den Bau, sondern müssen insbesondere auch an den Betrieb denken – mussten wir einschreiten. Wir mussten Halt gebieten – es geht nicht zuletzt um Ihre Steuergelder –, und wir haben das bereits am 8. November 1990 gemacht.

Wir haben von den SBB Massnahmen zur Kostensenkung verlangt. Wir haben verlangt, dass man uns die Möglichkeiten der Kostensenkung aufzeigt. Wir haben am 5. Juni 1992 weitere, neue Aufträge erteilt. Wir haben am 8. Januar 1993 den Auftrag gegeben, ein gestrafftes Projekt zu entwickeln, weil die Kosten mittlerweile nicht nur auf über 10 Milliarden Franken angestiegen, sondern unter Berücksichtigung von Investitionen aus dem ordentlichen Budget bei 16,5 Milliarden Franken angelangt waren. Da werden Sie wohl begreifen, dass wir eine Rückbesinnung auf das, was das Volk, was Sie beschlossen haben, verlangen mussten.

5. Wir konnten so nicht weitermachen. Wir müssen uns zurückbesinnen auf das, was 1986 beschlossen worden war: Stundentakt mit Verdichtung nach Bedarf, Halbstundentakt nur dort, wo er auch benötigt wird, dort, wo von diesem Angebot Gebrauch gemacht wird. Das heisst, dass wir nicht einfach von morgens 6 Uhr bis abends 23 Uhr einen Halbstundentakt offerieren können. Anschlussspinnen in möglichst vielen Knoten ja, diese müssen aber nicht unbedingt zur vollen Stunde eingeplant werden. Ein Kostenrahmen von 5,4 Milliarden Franken, das ist das, was das Schweizervolk aufgrund des Preisstandes von 1985 beschlossen hat. Diese Vorgabe ist mit

den beiden anderen absolut gleichwertig, und es kann nicht angehen, nur die ersten beiden Forderungen zu erfüllen.

6. Wir dürfen, wie das Herr Béguelin erwähnt hat, die Suisse romande nicht benachteiligen, das insbesondere nicht nach dem 6. Dezember 1992. Die vom Parlament – und das möchte ich in Erinnerung rufen – in Form der Variante «Süd plus» beschlossene Gleichstellung der Jurasüdfuss-Linie mit der Mittelland-Linie muss deshalb verwirklicht werden.

7. Seit 1985 sind Forderungen gekommen, Forderungen! Frau Robert, ich möchte Sie bitten, vielleicht einmal in der «NZZ» vom letzten Samstag zu lesen, was dort festgehalten wurde; und Sie werden dann hoffentlich begreifen, dass wir dieser Entwicklung auch Einhalt gebieten mussten. Es steht geschrieben: «Falls den Kantonen Bern und Solothurn die geforderten Untertunnelungen zugestanden werden, will die Aargauer Regierung ebenfalls weitere Forderungen stellen.»

Dieser Eskalation der Forderungen nach dem Motto «Wenn er etwas bekommt, dann muss ich auch weitergehen» können wir bei einem Projekt, das von nationaler und von internationaler Bedeutung ist, nicht einfach ohne weiteres zustimmen.

8. Wir haben beim Projekt «Bahn 2000» auch der Forderung der Einbindung der Schweiz ins europäische Hochleistungsnetz Rechnung zu tragen. Wir müssen dafür sorgen, dass die Normen des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs erfüllt werden. Wir wollen ja nicht Milliarden und Abermilliarden von Franken für «Bahn 2000» und für die Neat ausgeben, um bis in zwei Jahrzehnten vom Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr umfahren zu werden.

9. Schliesslich müssen wir auch unserer Umwelt zuliebe schnelle, mit dem Auto konkurrenzfähige Verbindungen anbieten.

10. Wir wollen ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden. Wir müssen es, um die Umwelt zu schonen und um unsere wirtschaftliche Standortgunst zu verbessern. Das ist notwendig, vor allem nach dem 6. Dezember 1992. Deshalb bauen wir die «Bahn 2000», und deshalb bauen wir die Neat. Deshalb brauchen wir auch die Anschlüsse an den TGV, den ICE und den italienischen «treno ad alta velocità», im Westen, im Norden, im Süden.

11. Doch zurück zur Infrastruktur. Wir müssen uns auf jene Neubaustrecken beschränken, die aus Kapazitätsgründen notwendig sind und die auch – Herr Wyss William – für die Neat notwendig sind. Das sind natürlich die Strecken, die Sie kennen. Das ist Basel–Bern, das ist Zürich–Thalwil mit dem Anschluss Richtung Gotthard. Auch der Ausbau der Strecke Olten–Zürich ist aus dieser Optik nicht bestritten.

Ich muss Ihnen jetzt einfach einige Zahlen an den Kopf werfen. Die Strecke Mattstetten–Rothrist zum Beispiel beträgt heute 46,9 Kilometer. Heute bestehen 500 Meter Tunnel. Das ist 1 Prozent. Das ursprüngliche SBB-Projekt sah 42,4 Kilometer mit 10,3 Kilometer Tunnel vor. Das würde 24 Prozent ergeben. Das Auflageprojekt, das vor einigen Wochen in Langenthal vorgestellt wurde, umfasst 45 Kilometer und 10,7 Kilometer Tunnel, was 24 Prozent ausmacht.

Schliesslich sind wir auch noch ein Touristenland, und die Bahnreisenden sollten die Gegend sehen können. Nun kommen die Forderungen: Wenn Sie etwa den Oesch-Oenz-Tunnel und den Munibergtunnel einbeziehen, haben wir auf 44,8 Kilometern 21,5 Kilometer Tunnel, was 48 Prozent ausmacht. Man würde von Mattstetten bis Rothrist praktisch zur Hälfte im Tunnel fahren. Wenn wir die Forderungen der Kantone und einiger Aemter betrachten, muss ich Ihnen sagen, dass der Munibergtunnel zusätzliche 220 Millionen Franken und der Oesch-Oenz-Tunnel 175 Millionen zusätzlich kosten, Frau Robert.

Danach verlangte man Wildquerungen. Die SBB haben einige Wildquerungen vorgesehen. Aber man verlangt weitere Wildquerungen, Kosten: 14,5 Millionen Franken. Neu hat man Gewässerschutzmassnahmen verlangt. Diese kosten 95 Millionen Franken. Man hat neu Massnahmen für Jagd und Wild verlangt; sie kosten 16 Millionen Franken. Ich kritisiere das nicht, aber ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass Forderungen und nochmals Forderungen kommen und dass irgend jemand dies alles bezahlen muss. Verzicht auf eine Deponie in

Grüt, Abtransport zu abgelegenen, bestehenden Deponien: 30 Millionen Franken.

Es ist eine Tatsache – auch wenn Sie es nicht gerne hören, Frau Robert –, dass gemäss der Stellungnahme des Buwal für den Streckenabschnitt Mattstetten–Rothrist zusätzliche Forderungen für 700 Millionen Franken gestellt werden. Wir haben nichts dagegen, aber man muss bereit sein, nicht nur zu fordern, sondern auch die Konsequenzen zu akzeptieren.

Wenn wir auf einzelnen Strecken sechs und mehr Schnellzüge pro Stunde und Richtung anbieten müssen, werden die Kosten horrend ansteigen. Es braucht Infrastrukturanpassungen, es braucht Begradigungen. Ich kann Ihnen sagen, dass man beispielsweise 1985 für die Strecke Genf–Lausanne Kosten von 300 Millionen Franken vorgesehen hatte; in der Planung sind sie dann mit 1,1 Milliarden Franken erschienen. Auch für die Strecke zwischen Olten und Luzern wurde von 60 Millionen Franken gesprochen; in der Planung 1991 sprach man dann von 400 Millionen Franken. Das geht nicht, deshalb mussten wir in dieser Situation – auch aus Gründen der Verantwortung – einschreiten.

Wenn man Zusatzwünsche äussert und weitere Begehren stellt, wie das die grüne Fraktion immer wieder macht, sollten die Politiker auch offen dafür einstehen und Zusatzkredite verlangen und auch bewilligen, aber sie nicht einfach der «Bahn 2000» unterjubeln. Wenn man «Bahn 2000» über Forderungen in Sachen Umweltschutz zu einer Luxusvariante hochschrauben will, kann man das tun – aber man sollte dann nicht von Debakel, Fiasko und Verantwortungslosigkeit reden, sondern ehrlich und bereit sein, das auch zu bezahlen.

Man kann im Umweltbereich schon immer fordern, aber man darf danach nicht über die Explosion der Kosten jammern. Zusatzwünsche erfordern Zusatzkredite, zusätzliche Begehren sind getrennt vom Konzept «Bahn 2000» zu betrachten. Wir werden Ihnen genau präsentieren, was in der ursprünglichen Variante war und was zusätzlich verlangt worden ist. Sie können entscheiden, ob Sie das bezahlen wollen oder nicht.

Im übrigen darf ich Ihnen sagen, dass bis 1993 unter dem Titel «Bahn 2000» inklusive Planungskosten 317 Millionen Franken ausgegeben wurden. Weitere 177 Millionen Franken sind mit Verpflichtungen blockiert. Man kann nicht von einem Debakel reden.

Ich sage das bewusst zuhänden des Protokolls und der Geschichte. Die Kritik müsste später auch diejenigen treffen, die nur gefordert und sich keine Gedanken darüber gemacht haben, wie wir das alles schliesslich bezahlen wollen.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2000, aber ohne «Bahn 2000», lauten auf 13 Milliarden Personenkilometer. Heute haben wir bereits 12,4 Milliarden Personenkilometer erreicht. Wir brauchen aber eine weitere Steigerung. Wir müssen uns auch vorstellen, wie es auf unseren Strassen aussähe, wenn wir die Eisenbahn nicht hätten.

Es ist so, dass wir, Herr Wyss William, das Ganze etappieren können und dass wir die «Bahn 2000» auch für die Neat brauchen. Das habe ich hier bei der Neat-Debatte mehrmals gesagt.

«Häufiger», «rascher» und «besser» haben Sie gesagt, Frau Robert. Wir sind mit Ihnen einverstanden, aber wir sollten keine leeren Züge mehr haben. Schauen Sie einmal in den Randregionen, wie die Züge besetzt sind. Da werden Sie sich sicher auch gewisse Gedanken machen.

Wir bleiben standfest, Herr Columberg. Wir wollen die Probleme lösen, aber in dieser Situation und bei dieser finanziellen Lage sowie angesichts dieser Entwicklung mussten wir die SBB – übrigens im Einvernehmen mit Ihnen – dazu anhalten, das Konzept nochmals zu überarbeiten und aufzuzeigen, was sie für diese 5,4 Milliarden Franken, angepasst an die heutige Teuerung, offerieren können. Bevor man nun schimpft, bitte ich zu warten. Die SBB haben ihren Bericht auf Ende Juni in Aussicht gestellt. Wir werden Sie dann wieder über dieses grosse und für unser Land so wichtige Projekt orientieren.

**Präsident:** Herr Wyss William ist teilweise befriedigt. Frau Robert ist nicht befriedigt.

92.440

**Parlamentarische Initiative  
(Bircher Silvio)  
Fortsetzung der Verbilligung  
des Halbp reisabonnementes**

**Initiative parlementaire  
(Bircher Silvio)  
Reconduction de la réduction  
du prix de l'abonnement demi-tarif**

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

*Wortlaut der Initiative vom 30. September 1992*

Das Parlament erlässt einen Bundesbeschluss über die Weiterführung der Verbilligung des Halbp reisabonnementes gemäss Tarif 654 der Schweizer Transportunternehmungen. Der Verbilligungsbeitrag des Bundes unter dem noch bis Ende 1992 laufenden Bundesbeschluss betrug zuletzt 22 Millionen Franken jährlich. Der Bundesbeitrag soll eine Fortsetzung des heutigen, attraktiven Halbp reisabos zu einem für alle Alterskategorien einheitlichen Preis garantieren.

*Texte de l'initiative du 30 septembre 1992*

Le Parlement édicte un arrêté fédéral reconduisant la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif selon le tarif 654 des entreprises suisses de transport. Le montant versé par la Confédération pour réduire le prix de l'abonnement, selon l'arrêté fédéral en vigueur jusqu'à la fin 1992, s'élevait en dernier lieu à 22 millions de francs par année. La contribution de la Confédération doit permettre de maintenir l'abonnement demi-tarif, qui est actuellement attractif, à un prix avantageux pour toutes les classes d'âge.

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 30. September 1992 reichte Nationalrat Silvio Bircher eine parlamentarische Initiative ein. Die Initiative wurde wie folgt begründet:

«Das ursprünglich bis zu 360 Franken teure Halbp reisabonnemente der SBB und weiterer öffentlicher Transportunternehmungen ist durch den Beschluss des Parlamentes 1986 zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und aus Umweltschutzgründen zu einem 100-Franken-Abo umgestaltet worden. Der Bundesbeschluss zu dieser Tarifierleichterung läuft Ende 1992 aus und beinhaltet entsprechende Zahlungen an die Verkehrsbetriebe. Bereits hat aber der Bundesrat im Zuge der Sparmassnahmen via Budget die entsprechenden Entschädigungen abgebaut. Prompt erfolgte nach einer ersten Erhöhung um 10 Franken auf den 1. Januar 1990 ein weiterer Preisanstieg des seinerzeitigen 100-Franken-Abos auf 125 Franken.

Gleichzeitig fand in zwei Schüben (je auf den 1. Mai 1991 und 1992) eine allgemeine Tarifierhöhung statt, die über der Teuerung liegt. Deshalb wäre es ein Fehler und würde es der erfolgreichen Grundidee von 1986 widersprechen, wenn zur scheinbaren Verbesserung der Ertragslage der Verkehrsbetriebe weitere markante Preisanstiege oder ein Rückfall in die Aufsplitterung des Preises nach Alterskategorien stattfinden würden.

Vor Einführung der Tarifierleichterungen waren in Bereichen, wo eine echte Wahl zwischen Bahn und Auto bestand, die Kosten beim Auto tiefer als bei der Bahn, besonders wenn mehr als eine Person im Auto sass. Hinzu kommt der Zeitvergleich. Erst mit dem Halbp reisabo wurde eine echte Konkurrenz ermöglicht. Entsprechend günstig reagierte der Markt. Zusammen mit den Fahrplanverbesserungen ab Sommer 1987 brachten die Tarifmassnahmen 22 Prozent mehr Personenkilometer im Binnverkehr und eine Erhöhung des Bahnanteils

## **Dringliche Interpellation der grünen Fraktion Krise und Zukunft des öffentlichen Verkehrs**

### **Interpellation urgente du groupe écologiste Crise et avenir des transports publics**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3104
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	455-462
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 390

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.