

welche dichtere Zugfolgen und damit auch die bessere Ausnutzung der Strecken und somit einen billigeren Betrieb der Bahn erlauben. Die andere Seite dieses Impulsprogrammes soll aber auch eine Ausbildung in der Art und Weise beinhalten, wie man Planung und Projektgestaltung sehr komplexer, vernetzter Vorhaben unternimmt und technische, raumplanerische, ökologische und politische Aspekte gleichzeitig und zeitsparend berücksichtigt.

Wie ich gehört habe, sind die SBB an einem solchen Impulsprogramm durchaus sehr interessiert. Es würde ihnen erlauben, gewisse Planungs- und Projektarbeiten zu privatisieren; es würde zu einem besseren Wettbewerb führen. Sie könnten Geld sparen, und man hätte am Schluss erst noch eine modernere und leistungsfähigere Bahn.

Ich bitte deshalb den Bundesrat, dieser Anregung zu folgen und die Motion oder allenfalls das Postulat entgegenzunehmen.

Bundespräsident **Ogi**: Ich habe am Schluss gehört, dass Herr Plattner einverstanden ist, wenn der Bundesrat die Motion als Postulat entgegennimmt. Das notwendige gesetzliche Instrumentarium ist vorhanden. Wir können deshalb die Anliegen des Motionärs Bedürfnisorientiert prüfen. Ich beantrage Ihnen, die Motion als Postulat zu überweisen.

Ueberviesen als Postulat – Transmis comme postulat

93.3262

Dringliche Interpellation Bloetzer Alpentransitachse Lötschberg-Simplon Interpellation urgente Bloetzer Nouvel axe ferroviaire Loetschberg-Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Am 27. September 1992 haben Volk und Stände mit klarem Mehr zum Alpentransit-Beschluss ja gesagt. Damit war eine unabdingbare Voraussetzung gegeben zur Ratifizierung des vom Bundesrat mit der EG ausgehandelten Transitabkommens und zur Umsetzung einer dynamischen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Der Alpentransit-Beschluss ist aber nicht nur Teil des Transitabkommens, sondern er übernimmt mit dem Lötschberg-Basistunnel auch die Verbindungsfunktion zwischen der Nationalstrasse N 6 im Kanton Bern und der Nationalstrasse N 9 im Rhonetal und damit einen Nationalstrassenersatz, welcher finanziell durch Teile der Treibstoffzolleinnahmen gewährleistet wird. Der Alpentransit-Beschluss wurde denn auch von den direkt betroffenen Ständen und von allen Westschweizer Kantonen massiv unterstützt.

Wenn heute, kein Jahr nach dem Volksentscheid zum Alpentransit-Beschluss, in den Medien bekannt wird, dass der Bau des Lötschberg-Basistunnels und damit diejenige Alpentransitachse, die am raschesten in Betrieb genommen werden kann, im Bundesrat in Frage gestellt werden, löst dies in weiten Kreisen Verunsicherung aus. Es geht dabei um nicht weniger als um die Glaubwürdigkeit unserer nationalen Politik und um die Vertrauenswürdigkeit der Schweiz als Verhandlungspartnerin im Aufbau des neuen Europas. Auf diese Glaubwürdigkeit sind wir gerade nach dem Ausgang der Abstimmung vom 6. Dezember 1992 besonders angewiesen. Der Bundesrat wird deshalb ersucht, folgende Frage zu beantworten: Ist der Bundesrat bereit, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, das heisst auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und termingerecht zu realisieren, wie dies von Volk und Ständen beschlossen wurde?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

Le 27 septembre 1992, le peuple et les cantons ont adopté à une forte majorité l'arrêté sur le transit alpin. C'était là une

condition indispensable à la ratification de l'accord sur le transit que le Conseil fédéral avait négocié avec la CE et à la réalisation d'une politique des transports dynamique et orientée vers l'avenir. Cependant, l'arrêté sur le transit alpin ne fait pas seulement partie de l'accord sur le transit; il assure aussi, par l'intégration du tunnel de base du Loetschberg, la liaison entre la route nationale N 6 dans le canton de Berne et la route nationale N 9 dans la vallée du Rhône et par conséquent, il fournit une solution de remplacement à la construction d'une route nationale financée par une partie des recettes des droits de douane perçus sur les carburants. L'arrêté fédéral sur le transit alpin a d'ailleurs été soutenu par les cantons directement intéressés, notamment par tous ceux de la Suisse occidentale.

Le fait qu'aujourd'hui, moins d'un an après le verdict populaire en faveur de l'arrêté sur le transit alpin, les médias annoncent que le percement du tunnel de base du Loetschberg, c'est-à-dire la construction de l'axe transalpin qui pourrait être mis en exploitation le plus rapidement, est remise en question par le Conseil fédéral, crée une grande perplexité dans la population. Il y a ni plus ni moins de la fiabilité de notre politique et de celle de la Suisse en tant que partenaire dans la construction de la nouvelle Europe. Or, vu l'issue de la votation du 6 décembre 1992, il est essentiel que nous restions crédibles. Par conséquent, le Conseil fédéral est prié de répondre à la question suivante: Le gouvernement est-il prêt à appliquer l'arrêté sur le transit alpin et à réaliser sans retard et dans les délais impartis ses éléments essentiels, y compris le tunnel de base du Loetschberg, comme le peuple et les cantons l'ont décidé?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Béguin, Bühler Robert, Büttiker, Cavadini Jean, Cottier, Coutau, Danioth, Delalay, Flückiger, Huber, Küchler, Loretan, Martin Jacques, Morinoli, Petitpierre, Piller, Plattner, Reymond, Rhyner, Roth, Schiesser, Ziegler Oswald, Zimmerli (24)

Bloetzer: Zu Beginn der laufenden Session habe ich gemeinsam mit 24 Mitunterzeichnern eine dringliche Interpellation mit folgender Frage eingereicht:

Ist der Bundesrat bereit, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, das heisst auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und termingerecht zu realisieren, wie dies von Volk und Ständen beschlossen wurde?

Ich will die Interpellation kurz begründen: Durch Mitteilungen in den schweizerischen Medien ist bekannt geworden, dass der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartementes dem Bundesrat den Vorschlag unterbreitete, aus Spargründen auf die Realisierung der Lötschberg-Simplon-Achse zu verzichten. Wenn kein Jahr nach dem Volksentscheid der Bau des Lötschberg-Basistunnels im Bundesrat in Frage gestellt wird, so löst dies in weiten Kreisen der Westschweiz und der direkt betroffenen Kantone Verunsicherung und Empörung aus. Eine solche Möglichkeit muss denn auch klar abgelehnt werden, ist sie doch aus verkehrspolitischen Gründen unangemessen und muss sie doch aus staatspolitischen Gründen als unannehmbar bezeichnet werden.

Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), welcher Gegenstand der Volksabstimmung vom 27. September 1992 war und von Volk und Ständen mit klarem Mehr angenommen wurde, umfasst den Ausbau von zwei Nord-Süd-Transitachsen als Gesamtsystem, nämlich die beiden bekannten Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die beiden Nord-Süd-Eisenbahn-Alpentransversalen sollen den Güter- und Reisetransit durch die Schweiz erleichtern und den Anschluss unseres Landes und seiner Regionen, insbesondere auch der Westschweiz, an das europäische Eisenbahnnetz verbessern. Gemeinsam mit dem Transitabkommen mit der EG stellen sie sicher, dass der Gütertransitverkehr durch die Schweiz auch in Zukunft zum weitaus grössten Teil auf der Schiene abgewickelt wird. Zudem erfüllt das Alpentransitprojekt die nationale Aufgabe, die beiden Randkantone Tessin und Wallis besser mit dem schweizerischen Mittelland zu verbinden. Uebrigens übernimmt die Lötschberg-Simplon-Achse auch die Verbindungsfunktion zwischen der National-

strasse N 6 im Kanton Bern und der Nationalstrasse N 9 im Rhonetal und damit eine Nationalstrassenfunktion, welche finanziell durch Teile der Treibstoffzolleinnahmen gewährleistet wird. Aufgrund des Konzeptes bilden die beiden Nord-Süd-Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon ein Gesamtsystem. Ihre Realisierung muss gemeinsam erfolgen, entsprechende Bauzeiten und eine möglichst rasche Inbetriebnahme des Systems sicherstellen.

In Anbetracht der einfacheren Realisierung kann die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels bereits einige Jahre vor derjenigen der Gotthardachse erfolgen. Den Bau der Lötschberg-Simplon-Achse erst in zweiter Etappe in Angriff zu nehmen, würde dem verkehrspolitischen Ziel des Alpentransitkonzeptes zuwiderlaufen. Wenn heute die Realisierung des Gesamtkonzeptes des Alpentransit-Beschlusses in Frage gestellt wird, so geht es dabei um nicht weniger als um die Vertrauenswürdigkeit der Schweiz als Partner im Aufbau des neuen Europas. Es geht um die Glaubwürdigkeit unserer nationalen Verkehrspolitik. Gerade nach dem Ausgang der Abstimmung vom 6. Dezember 1992 sind wir auf diese Glaubwürdigkeit besonders angewiesen. Es wäre staatspolitisch in keiner Weise zu verantworten, die Westschweizer, welche den Alpentransit-Beschluss massiv unterstützt haben und die auf die Ankurbelung der Wirtschaft, welche mit der Realisierung des Gesamtkonzeptes verbunden ist, besonders angewiesen sind, hintanzusetzen. Aber auch aus der Sicht der Nationalstrassenfunktion des Lötschberg-Basistunnels würde ein Verzicht auf diese Achse oder ein erneuter Aufschub, nachdem die eidgenössischen Räte bereits die Nationalstrasse N 6 (Rawil) gestrichen haben, für den Kanton Wallis eine noch nie dagewesene Härte darstellen.

Aus all diesen Gründen ersuche ich den Bundesrat zu erklären, dass er bereit ist, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, das heisst auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und termingerecht zu realisieren.

Bundespräsident Ogi: Der Alpentransit- oder Neat-Beschluss vom 4. Oktober 1991 wurde am 27. September 1992 vom Volk mit doppelt so vielen Ja- wie Neinstimmen angenommen und auf den 1. Dezember 1992 in Kraft gesetzt. Der Bundesrat ist nicht nur bereit, sondern verpflichtet, die Inhalte dieses Beschlusses in die Tat umzusetzen.

Der Bundesrat ist von der Richtigkeit der vom Interpellanten aufgeführten Argumente für den Bau der Lötschberg-Basislinie überzeugt. Sie decken sich im wesentlichen mit den Angaben in der Botschaft vom 23. Mai 1990, welche zum Alpentransit-Beschluss der eidgenössischen Räte führte, und sie decken sich mit der Stellungnahme des Bundesrates im «Abstimmungsbüchlein» zur Volksabstimmung vom 27. September 1992, welche die Meinung des grössten Teils der Stimmbürger bestimmt hat.

Das zu realisierende Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon als Gesamtsystem. Dadurch ist auch die Gleichbehandlung dieser beiden Achsen durch den Bundesrat verbindlich vorgegeben. Die Gotthard-Basislinie und der Lötschberg sind nicht separate Projekte, sondern zwei sich gegenseitig bedingende Teile des integralen Konzeptes. Diese vom bestehenden Netz mit den traditionellen Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon ausgehende Variante wurde nicht zuletzt deshalb gewählt, damit – das ist sehr wichtig – der Zulauf zu den neuen Alpentransversalen, der Neat, ohne bedeutende Ausbauten auf dem übrigen Netz der SBB erfolgen kann. Ein Verzicht auf einen Teil des Konzeptes würde nicht ohne Folgen auf den anderen Teil bleiben.

Es trifft zu, dass der Alpentransit-Beschluss unabdingbare Voraussetzung zur Ratifizierung des Transitabkommens war. Die EG geht mit Recht davon aus, dass wir das Konzept nicht nur vollumfänglich, sondern auch im vorgesehenen zeitlichen Rahmen verwirklichen. Die Verhandlungen über den Zutritt der Schweizer Strassentransporture und Fluggesellschaften zum europäischen Markt sind im Gefolge des EWR-Neins vom 6. Dezember 1992 nur dank dem Transitabkommen in Gang gekommen.

Aus dem Entscheid des EG-Ministerrates vom 7. Juni 1993 geht hervor, dass die EG-Verkehrsminister das Transitabkommen in keiner Weise in Frage stellen. Sie stimmten mit überwältigendem Mehr raschen Verhandlungen mit der Schweiz zu und beauftragten die Kommission, «les directives de négociation» bis zur nächsten Ministerratssitzung (28. September 1993) auszuarbeiten. Wir können es uns vor diesem Hintergrund nicht leisten, Zweifel an unserer Vertragstreue aufkommen zu lassen. Der Bundesrat stimmt somit in dieser heute besonders wichtigen Haltung mit dem Interpellanten überein.

Die vom Interpellanten kritisierte Infragestellung des Alpentransit-Beschlusses hängt mit den Bestrebungen zur Sanierung der Bundesfinanzen zusammen. Die Idee, durch einen verzögerten Vollzug des Alpentransit-Beschlusses einen Beitrag zu dieser Sanierung leisten zu können, lässt sich indessen nicht mit der Lage der Dinge rechtfertigen. Eine Studie des Instituts für empirische Wirtschaftsforschung der HSG in St. Gallen (Professoren Jaeger, Schips und Caluori) vom 13. August 1992 hat glaubhaft dargelegt, dass der Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale die Sanierung der Bundesfinanzen in keiner Weise gefährdet. Das Ergebnis ist aufgrund der spezifischen Finanzierungsgrundlagen der Eisenbahn-Alpentransversale nicht weiter erstaunlich, denn dieses Werk wird zur Hauptsache über Mittelaufnahmen auf dem Kapitalmarkt sowie zu rund einem Viertel der Investitionskosten über die zweckgebundene Treibstoffzollkasse finanziert. Die Finanzrechnung des Bundes, die es in erster Linie zu sanieren gilt, wird dadurch kaum belastet.

Die Planung zum Vollzug des Alpentransit-Beschlusses ist voll im Gange. Zurzeit haben sich die Kantone darüber zu äussern, welcher Lösung sie den Vorzug geben. Nach dieser Phase geht die Planungsverantwortung an die SBB und die BLS über, welche die eigentliche Vorprojektierung in Angriff nehmen werden. Soweit sich Bahn und betroffene Kantone einig sind, wird pro Achse nur noch eine Variante bearbeitet. Wo indessen die Vorstellungen unterschiedlich bleiben, werden zwei Varianten gleichwertig bearbeitet und dem Bundesrat zur abschliessenden Entscheidung vorgelegt.

Die Kantone Bern und Wallis, die dem Alpentransit-Beschluss in erster Linie wegen dem Lötschberg-Basistunnel mit überaus deutlichen Mehrheiten zustimmten, haben sich bereits auf einen Projektvorschlag geeinigt. Der Bundesrat wird nach Einreichung der Vorprojekte über die Linienführungsvarianten, das Bauprogramm, die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf zu entscheiden haben. Dieser Entscheid soll programmgemäss Ende 1994, Anfang 1995 gefällt werden.

Bloetzer: Ich danke dem Bundespräsidenten für die Antwort des Bundesrates. Die Antwort ist klar, und ich erkläre mich von ihr befriedigt.

M. Martin Jacques: J'aimerais que nous puissions discuter de cette interpellation et j'en fais la proposition formelle.

Präsident: Sie sind mit diesem Antrag einverstanden. Ich würde Ihnen aber vorschlagen, dass wir zunächst die Interpellation Frick behandeln und dann die Diskussion über beide Neat-Vorstösse gemeinsam durchführen.

Dringliche Interpellation Bloetzer Alpentransitachse Lötschberg-Simplon

Interpellation urgente Bloetzer Nouvel axe ferroviaire Loetschberg-Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3262
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	470-471
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 066

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.