

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Dienstag, 4. Oktober 1994, Vormittag
Mardi 4 octobre 1994, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Jagmetti Riccardo (R, ZH)

93.029

**Direkte Bundessteuer (DBG).
Bundesgesetz. Änderung
Impôt fédéral direct (LIFD).
Modification de la loi**

Différences – Divergences

Siehe Seite 873 hiervor – Voir page 873 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 3. Oktober 1994
Décision du Conseil national du 3 octobre 1994

Art. 20 Abs. 1 Bst. a; 205a

Antrag der Einigungskonferenz
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20 al. 1 let. a; 205a

Proposition de la Conférence de conciliation
Adhérer à la décision du Conseil national

Schüle Kurt (R, SH), Berichterstatter: Es geht ein letztes Mal um die strittige Frage, wie im Bundessteuerrecht die Kapitalversicherungen mit Einmalprämien zu behandeln seien. Die Einigungskonferenz hat am 28. September 1994 getagt, ihr Protokoll ist tags darauf im «Tages-Anzeiger» publiziert worden; das ist ein Thema, das das Büro noch beschäftigen wird. Wir haben eine Lösung gefunden, die in der Mitte liegt zwischen den Beschlüssen, die wir mehrfach getroffen und bestätigt haben, und jenen des Nationalrates.

Wir haben festgestellt, dass eine Lösung ohne Alterslimite nicht konsensfähig wäre. So lautet der Kompromiss, der Ihnen soeben ausgeteilt wurde, dass die Steuerfreiheit dann gewährt wird, wenn kumulativ folgende Anforderungen erfüllt sind: fünf Jahre Versicherungsdauer und Altersjahr 60.

Hinzu kommt eine Übergangsregelung für die altrechtlichen Versicherungen, die vor Ende 1993 abgeschlossen worden sind. Auch hier sollen die Werte fünf Jahre und Altersjahr 60 gelten, jedoch alternativ, das heisst, dass entweder die Versicherung fünf Jahre gedauert hat oder dass der Versicherungsnehmer 60 Jahre alt ist. Dann wird Steuerfreiheit für die Erträge aus solchen Kapitalversicherungen gewährt.

Ich bitte Sie im Interesse der Rechtssicherheit, diese Entscheidung so zu treffen beziehungsweise zu bestätigen. Ich kann darauf verweisen, dass der Nationalrat gestern einstimmig und diskussionslos dem Antrag der Einigungskonferenz zugestimmt hat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

36 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

94.048

**«Bahn 2000». Bericht
«Rail 2000». Rapport**

Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1994 (BBI III 683)
Rapport du Conseil fédéral du 11 mai 1994 (FF III 680)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Kenntnisnahme vom Bericht

Minderheit

(Büttiker, Loretan)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag:

a. in diesem Bericht auch über den Umfang, den Zeitraum und die Finanzierung der nächsten Etappen von «Bahn und Bus 2000» verbindlich Auskunft zu geben;

b. aufgrund dieser Ergänzungen im Bericht die Anpassungen der beiden Bundesbeschlüsse von 1986 betreffend das Konzept und den Kreditrahmen von «Bahn und Bus 2000» eingehend zu überprüfen.

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

Minorité

(Büttiker, Loretan)

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat:

a. de fournir dans ce rapport des renseignements fiables également sur l'étendue, le calendrier et le financement des prochaines étapes de «Rail 2000»;

b. d'examiner de manière approfondie, sur la base de ces compléments apportés au rapport, l'opportunité de procéder, pour le projet et les crédits-cadres de «Rail et Bus 2000», à des adaptations des deux arrêtés fédéraux de 1986.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Der Bundesrat hat im Mai dieses Jahres den eidgenössischen Räten den Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» vorgelegt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen liess sich bereits im August 1993 vorinformieren und hat sich in ihren letzten zwei Sitzungen mit dem Bericht befasst. Zudem hatte sie von der Verwaltung verschiedene ergänzende Berichte über gewisse Aspekte des Projektes verlangt, die ihr problematisch erschienen und auf die ich in der Folge noch eingehen werde. Es handelt sich insbesondere um einen Bericht, der sich mit der Vereinbarkeit des überarbeiteten Konzeptes mit den bestehenden Rechtsgrundlagen befasst, einen ergänzenden Bericht über die Neubaustrecken, einen Bericht über weitere Angebotsetappen, einen solchen über den regionalen Personenverkehr und schliesslich einen Bericht betreffend das trans-europäische Eisenbahnnetz.

Bekanntlich hat das Parlament dem Projekt «Bahn 2000» in einem Bundesbeschluss zugestimmt, der dem fakultativen Referendum unterstand. Es bewilligte in diesem Zusammenhang in einem einfachen Bundesbeschluss einen Kredit von 5,4 Milliarden Franken für Investitionen im Bereich der Infrastruktur. In der Referendumsabstimmung hat das Volk das Projekt am 6. Dezember 1987 angenommen.

Das Projekt, das der Bundesrat 1985 in seiner Botschaft unterbreitete, sah eine Verbesserung des nationalen Angebots der Schweizer Bahnen vor. Es sollte bis zum Jahr 2000 verwirklicht sein. Die Verbesserungen werden vor allem durch häufigere, vermehrt umsteigefreie Verbindungen, durch eine Verkürzung der Gesamtreisezeiten, eine optimale Einbindung des Regionalverkehrs und weitere Leistungen angestrebt.

Es zeigte sich, dass die Projekte zur Realisierung der «Bahn 2000» aus verschiedenen Gründen viel teurer zu stehen kommen als die 5,4 Milliarden Franken – Preisstand 1985 –, die das Parlament für die «Bahn 2000» bewilligt hat.

Die Kosten wurden mit Preisstand 1991 auf 16 Milliarden Franken geschätzt, das heisst auf mehr als das Doppelte des auf den Preisstand 1993 gebrachten Kredites.

Angesichts dieser Situation hat der Vorsteher des EVED die SBB beauftragt, eine Lösung zu suchen, die im Rahmen des Kredites von 5,4 Milliarden Franken bleibt und die Ziele von «Bahn 2000» soweit als möglich erfüllt. Die SBB haben in der Folge entsprechende Vorschläge vorgelegt. Der Bericht, über den wir heute diskutieren, ist das Ergebnis dieser Arbeiten. Vorgeschlagen wird die Verwirklichung einer ersten Etappe des Projektes «Bahn 2000», mit der die Ziele des ursprünglichen Projektes soweit als möglich erreicht werden können, ohne dabei den Kredit zu überschreiten, der für das Gesamtprojekt genehmigt wurde; beim Preisstand 1993 sind das 7,4 Milliarden Franken.

Im Rahmen dieses überarbeiteten Projekts hat man sich bemüht, die Grundphilosophie des ursprünglichen Projekts, nämlich die Optimierung der Reisezeiten auf dem Gesamtnetz, zu respektieren. Auf diese grundsätzliche Ausrichtung kommt es letztlich in entscheidendem Masse an, denn das Konzept von «Bahn 2000» basiert mehr auf einer Angebotskonzeption als auf Bauten. Die verfügbaren Mittel wurden deshalb nicht einfach nach regionalen oder anderen Gesichtspunkten verteilt, sondern im Hinblick darauf, wie man den grösstmöglichen Vorteil für das Gesamtsystem erreichen kann.

Das Konzept «Bahn 2000» basiert auf einem Netz von sieben Knoten – Lausanne, Bern, Basel, Zürich, Luzern, Winterthur, Biel –, die untereinander im Stundentakt verbunden sind, bei genügender Nachfrage im Halbstundentakt. Zwischen den Knoten soll jeweils eine Fahrzeit von einer knappen Stunde eingehalten werden. Diese Konzeption hat den Vorteil, dass die Züge in den grossen Knoten ungefähr zur gleichen Zeit eintreffen und kurz danach wieder gleichzeitig abfahren. Damit werden nicht nur für die Schnell- und Intercity-Züge, sondern auch für den Regionalverkehr optimale Umsteigemöglichkeiten geschaffen.

Der Bericht über das Konzept «Bahn 2000» sah dort Investitionen vor, wo die Fahrzeitvorgabe nicht allein mit betrieblichen oder organisatorischen Mitteln erfüllbar ist, oder wo die Leistungsfähigkeit einer Strecke nicht für die geplanten Angebotsverbesserungen ausreicht.

Zur Realisierung dieses Konzepts sah der Bericht aus dem Jahre 1985 vier Neubaustrecken vor, die in Artikel 2 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» festgehalten sind. Im neuen Projekt wird nun auf drei dieser Neubaustrecken ganz oder teilweise verzichtet, und es ist geplant, nur die Strecke Mattstetten–Rothrist vollständig zu realisieren. Das wird mit dem Prinzip gerechtfertigt, dass die Verbesserungen im Zentrum des Landes den grössten Beitrag zur gegenseitigen Annäherung der Randregionen leisten. Überdies muss nach der Annahme der Alpen-Initiative durch das Volk dieser Streckenabschnitt das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Alpen transit aufnehmen können.

Bei den übrigen Anpassungen von «Bahn 2000» für die erste Etappe im Vergleich zum Bericht aus dem Jahre 1985 handelt es sich um die folgenden: Es werden weniger Züge geführt; die Reisezeiten zwischen Lausanne, Biel und Luzern sind etwas länger als vorgesehen. Das bedingt, dass in diesen Bahnhöfen die Umsteigezeiten jeweils auf die erste und die dritte Viertelstunde – statt auf die volle oder halbe Stunde, wie in den anderen Bahnhöfen – fallen müssen. Das kann insofern zu Problemen führen, als der Halbstundentakt in diesen Bahnhöfen nicht realisiert werden kann. Der Zeitgewinn wird nicht durch Streckenverbesserungen, sondern durch den Einsatz von Neigezügen erreicht. Eine Verlängerung von Perrons und Bahnhöfen kann durch den Einsatz von Doppelstockwagen vermieden oder auf später verschoben werden.

Seitdem das Konzept für «Bahn 2000» gutgeheissen wurde, ist einige Zeit verstrichen. Inzwischen sind Neigezüge auf dem Markt, die es erlauben, auf gewissen Strecken höhere Geschwindigkeiten zu fahren, und die offenbar eine preisgünstigere Lösung als Investitionen in neue Geleiseanlagen darstellen. Die SBB planen den Kauf von 45 derartigen Kompositionen. Auch gewisse elektronische Systeme erlauben eine Kapazitätssteigerung auf den Linien und in den Knoten, so zum

Beispiel das automatische Zugsicherungssystem ETCS, die Computersteuerung des Zugverkehrs sowie das Betriebsleitensystem auf Schweizer Gebiet.

Eine Etappierung des Projektes «Bahn 2000» drängt sich unter den gegebenen Voraussetzungen aus verschiedenen Gründen auf. Zum einen muss gesagt werden, dass bei der Ausarbeitung des Projektes Fehler gemacht worden sind, dass die Schätzungen – gelinde gesagt – zu grosszügig waren, oder dass ihnen zu wenig gründliche Studien vorausgingen. Zum anderen ist das Umweltbewusstsein in der Bevölkerung in den letzten Jahren beträchtlich gewachsen. Die beiden Vollzugsverordnungen zum Umweltschutzgesetz, die 1987 und 1991 in Kraft getreten sind, haben sich nicht unwesentlich auf die Kostensteigerungen des Projektes ausgewirkt. Wir sind mit bedeutenden, zum Teil exzessiven Forderungen nach zusätzlichen und äusserst kostspieligen Umweltschutzmassnahmen konfrontiert.

Die mit einer Angebotsverbesserung verbundene Kostensteigerung wird eine Zunahme des Verkehrs und damit auch der Einnahmen zur Folge haben. Die Berechnungen, die im Rahmen einer Rentabilitätsanalyse für «Bahn 2000» angestellt wurden, zeigen jedoch, dass die SBB im nächsten Jahrzehnt keine ausgeglichene Rechnung erreichen werden, dies trotz der milliardenschweren Entlastung via Leistungsauftrag. Zwar werden sie einen Beitrag an die Infrastrukturkosten leisten, diese aber nicht vollständig decken können. Das Betriebsergebnis der SBB dürfte sich, nach Zufluss aller Mittel aus dem Leistungsauftrag, im Vergleich zur gegenwärtigen Situation bis zum Jahr 2004 um etwa 340 Millionen Franken verschlechtern. Allerdings ist diese Verschlechterung nicht allein auf «Bahn 2000» zurückzuführen. Auf der anderen Seite ist festzuhalten, dass die Verwirklichung von «Bahn 2000» auch makroökonomische Vorteile mit sich bringen wird, nicht zuletzt durch den allgemeinen Zeitgewinn für die Reisenden, die Verminderung von Kosten durch den Rückgang von Strassenverkehrsunfällen und die Senkung der sozialen Kosten im Zusammenhang mit dem Energie- und Treibstoffverbrauch und der Luftverschmutzung.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass mit dieser ersten Etappe von «Bahn 2000» auf dem gesamten Netz die Fahrzeit um durchschnittlich 8 Prozent verkürzt werden kann, um 17 Prozent, wenn man die Neat einrechnet, und dass sich das Angebot von Intercity- und Schnellzügen um 13 Prozent und jenes an Sitzplätzen um 24 Prozent erhöhen wird.

Die Kommission hat sich in ihren beiden letzten Sitzungen eingehend mit dem Bericht des Bundesrates befasst. Die Kommission wurde, wie ich das angedeutet habe, bereits im August 1993 durch das Departement und die SBB über Probleme im Zusammenhang mit der Verwirklichung von «Bahn 2000» vororientiert. Sie kann bestätigen, dass sich das Departement sehr um Transparenz bemüht hat. Bei ihren Diskussionen hat die Kommission gewisse problematische Aspekte festgestellt und hat aus diesem Grunde von der Verwaltung die erwähnten ergänzenden Berichte angefordert.

Bevor ich kurz auf die weiteren Probleme eingehe, die sich mit einer Etappierung von «Bahn 2000» stellen, muss festgehalten werden, dass dieses Projekt in allererster Linie angebotsorientiert ist und dass es somit schon deshalb alles andere als einfach, ja sehr schwierig ist, dieses Konzept in einem Rechtserlass umzusetzen. So steht in Artikel 1 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000», dass der Bund das Konzept von «Bahn 2000» mit dem Ziel verwirklicht, «den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern». Es handelt sich um einen Planungsentscheid, der keine rechtsetzende Norm enthält, wie dies Artikel 6 des Geschäftsverkehrsgesetzes für allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse vorsieht. Dies stellt uns vor gewisse Probleme in bezug auf die Etappierung des Projektes.

Zum einen stellt sich das Problem des Verpflichtungskredites für die Verwirklichung des Vorhabens. Ursprünglich hätte mit dem Kredit von 5,4 Milliarden Franken das gesamte Projekt realisiert werden sollen. Gemäss Bericht wird nun aber dieser Kredit schon mit der ersten Etappe vollumfänglich aufgebraucht. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass diese Situation sowohl auf äussere Einflüsse (Stichwort: Umwelt-

schutz) als auch auf planungsinterne Faktoren (Stichwort: Fehlschätzungen) zurückzuführen ist. Ich glaube, wir müssen uns hier auch von seiten des Parlaments einiges anlasten lassen. Unsere zuständigen Überwachungskommissionen, vorweg die GPK, wären gut beraten, wenn sie sich vielleicht einmal auch in diesen Bereichen auf ihre Hausaufgaben besinnen würden.

Angesichts der Bedeutung von «Bahn 2000» und der Vorteile, die dieses Projekt für das ganze Land bringt, hält es die Kommission aber für wichtig, dass weiterhin auf dessen Verwirklichung hingearbeitet wird. Problematisch ist die Frage, wie es um die weiteren Etappen steht, wenn der Kredit bereits in der ersten Etappe ausgeschöpft wird.

Die Kommission wollte diesbezüglich Zusicherungen, musste dann aber schliesslich einsehen, dass vorderhand das gebaut wird, was für das Konzept unerlässlich ist, was die eigentliche Grundlage dafür bildet. Wann und wie dann die zurückgestellten Vorhaben realisiert werden, hängt einerseits von der Nachfrageentwicklung, andererseits von den technischen Entwicklungen ab. Eine ausführliche Prognose im heutigen Zeitpunkt wäre mit zuvielen Unsicherheiten behaftet. Ausserdem sollte die Planung so flexibel sein, dass sie den künftigen Bedürfnissen und Mitteln angepasst werden kann. Ein Verkehrsnetz darf nicht Selbstzweck sein, sondern muss vielmehr den Anforderungen von Mensch und Wirtschaft auf optimale Weise genügen. Diese künftigen Anforderungen aber hängen von so vielen Unbekannten ab, dass es unmöglich ist, den Zeitplan und den Umfang der weiteren Etappen genau zu definieren und festzulegen.

Gleichwohl möchte die Kommission aber, dass der Bundesrat ihr rechtzeitig den Entwurf zum neuen Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die späteren Etappen vorlegt, wie sie es in ihrer Motion (94.3322) verlangt; sie wird in der Folge noch kurz zu begründen sein.

Diese Unklarheiten über die weiteren Etappen stellen uns vor eine weitere Frage. In Artikel 2 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» wurde festgehalten, dass für die Verwirklichung des Konzeptes vier Neubaustrecken nötig sind. In der ersten Etappe wird aber einzig die Strecke Mattstetten–Rothrist vollumfänglich gebaut. Die Frage ist, ob demzufolge der Bundesbeschluss geändert und dieser neuen Situation angepasst werden muss. Nach einer ergänzenden Stellungnahme des Bundesamtes für Justiz, die wir eingeholt haben, ist die Kommission zu folgenden Schlüssen gelangt: Die etappenweise Realisierung der neuen Linien bedingt keine Änderung des Bundesbeschlusses, da dieser ausdrücklich darauf Bezug nimmt. In Artikel 3 Absatz 1 steht: «Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.»

Heikler ist dagegen die Frage, ob auf den Bau einer bestimmten Strecke, die Gegenstand des fraglichen Bundesbeschlusses war, definitiv verzichtet werden kann, ohne den Bundesbeschluss zu ändern. Nach Auffassung einiger Kommissionsmitglieder ist eine Änderung des Bundesbeschlusses nicht nötig, wenn das Projekt auch ohne den Bau gewisser Linien konzeptgemäss realisiert werden kann.

Die Mehrheit der Kommission ist aber anderer Meinung. Für sie bilden diese vier Linien das eigentliche Rückgrat des Projektes, so dass ein endgültiger Verzicht auf eine dieser Linien unweigerlich eine Änderung des Bundesbeschlusses erfordert. Sie hat demzufolge diese Auffassung in ihrer Motion festgehalten und möchte dieses Anliegen über den Vorstoss gesichert wissen.

Eine weitere wichtige Frage, mit der sich die Kommission befasst hat, betrifft den Regionalverkehr im Rahmen von «Bahn 2000»; auch dieser ist Gegenstand eines ergänzenden Berichtes. Es handelt sich hier um einen sehr heiklen, weil gefährdeten Bereich, was die Kantone und Regionen mit grossen Sorgen erfüllt. Wir müssen hier nämlich zweierlei befürchten: Wir müssen befürchten, dass der Bund dem Regionalverkehr den Rücken zukehren könnte, um sich den Grossprojekten – eben «Bahn 2000» und Neat – und den daraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen zuzuwenden. Es ist andererseits zu befürchten, dass der Regionalverkehr beim Projekt «Bahn 2000» benachteiligt wird.

Die zweite Sorge dürfte gegenstandslos sein, weil die «Bahn 2000» die Voraussetzungen für eine Verbesserung des Personenregionalverkehrs anstrebt; denn durch die Schaffung möglichst vieler Anschlussknoten wird die Erstellung von Regionalfahrplänen erleichtert. Wenn alle Schnellzüge gleichzeitig in einem Bahnhof eintreffen – ob zur vollen oder halben Stunde oder in der ersten oder dritten Viertelstunde –, kann ein Regionalzug sämtliche Anschlüsse optimal sicherstellen. Gerade an diesem Beispiel wird ersichtlich, welchen Stellenwert ein solches Knotensystem hat, das für möglichst gute Anschlüsse nicht nur zwischen Regional- und Schnellzügen, sondern auch unter den Regionalzügen sorgt.

Wir hätten es im übrigen begrüsst, bereits in diesem Zusammenhang auch die Auswirkungen der beiden Grossprojekte «Bahn 2000» und Neat auf die Bundesfinanzen sowie die Neat-Baukosten in Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeitsrechnung und allenfalls auch die bei der Neat nötige Etappierung zu diskutieren. Da die Verwaltung nicht in der Lage war, die erforderlichen Dokumentationen bereitzustellen, wird sich Ihre Kommission in der kommenden Sitzung vom 20. und 21. Oktober 1994 mit diesen Fragen befassen, so dass ich heute darauf verzichte, auf die sicht- und hörbar gewordene Neat-Problematik einzutreten.

Abschliessend und zusammenfassend ist zu sagen, dass dieser Bericht über die erste Etappe der «Bahn 2000» bei der Kommission begrenzte Begeisterung auslöste, dass er aber in den Augen der Kommission immerhin einen Schritt in die richtige Richtung signalisiert, das heisst in die Richtung eines erweiterten und effizienteren Angebotes im öffentlichen Verkehr, so dass mit dem Schienenverkehr eine taugliche Alternative zum Strassenverkehr geboten werden kann.

Die Kommission stimmt dem Beschluss des Bundesrates zu, das Projekt in mehreren Etappen zu realisieren. Sie begrüsst die Anstrengungen, die unternommen wurden, um zu vermeiden, dass das Projekt in ein Finanzdebakel ausartet. Auch begrüsst sie die Transparenz, die während der Ausarbeitung dieser ersten Etappe der Kommission gegenüber an den Tag gelegt wurde. Diese erste Etappe ist, in Würdigung aller Voraussetzungen, unerlässlich. Die Kommission möchte jedoch mit Nachdruck festhalten, dass dieser ersten Etappe, auch im Sinne der Minderheit der Kommission, die auf Rückweisung plädieren wird, weitere folgen müssen. Hier geht es um die Beachtung des Volkswillens, der 1987 klar bekundet wurde; und es geht um die politische Glaubwürdigkeit all jener, die sich für das Projekt «Bahn 2000» eingesetzt haben.

Aufgrund dieser Ausführungen empfiehlt Ihnen die Kommission Eintreten. Die Mehrheit empfiehlt Ihnen auch, den Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» zur Kenntnis zu nehmen. Zum Minderheitsantrag werde ich noch Stellung nehmen.

Büttiker Rolf (R, SO), Sprecher der Minderheit: Für mich steckt der Vollzug von «Bahn 2000» tief in der Sackgasse. Im Rückspiegel betrachtet war das Projekt «Bahn und Bus 2000» wohl die schludrigste Vorlage, die jemals in unserem Land Abstimmungsreife erlangte. Bundesrat und Parlament haben unser Volk damals mit der Abstimmung über «Bahn und Bus 2000» in ein verkehrs-, finanz- und staatspolitisch gefährliches Labyrinth hineinmanövriert. Und im Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» wird leider immer noch kein Ausweg aus diesem Labyrinth aufgezeigt.

Anstatt das Azimut der Realisierung von «Bahn 2000» nun in bezug auf das Gesamtkonzept, die Finanzierung, den Zeitraum und die Auswirkung auf die Neat auf Klarheit zu stellen, versteckt sich der Bundesrat im Bericht hinter der Nebelwand der Etappierung. Wer das Knotensystem verändert, drei von vier beschlossenen Neubaustrecken zurückstellt, sich hartnäckig weigert, über die erste Etappe hinaus verbindlich Auskunft zu geben und bereits in der ersten Etappe den gesamten, vom Parlament vorgegebenen Kreditrahmen ausschöpft, darf sich nicht wundern, Herr Bundesrat, wenn jetzt mit aller Härte eine Antwort auf die Konzept- und Kostenfrage von «Bahn 2000» gefordert wird. Herr Bundesrat, es ist höchste Zeit, dass Sie nun auf der Schutthalde der Unsicherheit von «Bahn 2000» gründlich aufräumen. Wenn der Bundesrat den

SBB den Auftrag erteilt – siehe Seite 6 des Berichts –, dass in der ersten Etappe eine Lösung vorzulegen sei, die «die Ziele von 'Bahn 2000' soweit wie möglich erfüllt», wird nicht nur vom Volk absegnet, sondern auch gesetzlich relativiert, sondern das Legalitätsprinzip geritzt und einmal mehr staatspolitischer Schaden angerichtet. Wenn der Bundesrat hemmungslos bereits in der ersten Etappe den Kreditrahmen für das Gesamtprojekt aufbraucht, so ist dies von einer bedenklichen Respektlosigkeit gegenüber Parlamentsbeschlüssen und gegenüber dem, was man im Abstimmungskampf von «Bahn 2000» dem Volk erzählt hat.

Es muss mit aller Deutlichkeit festgehalten werden, dass das im Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» vorgestellte Konzept grosse Lücken aufweist. Der ersten Etappe müssen unbedingt weitere folgen. Deshalb muss im Bericht an die eidgenössischen Räte verbindlich über Umfang, Zeitraum und Finanzierung der nächsten Etappe von «Bahn 2000» Auskunft gegeben werden.

Eine Etappierung des Gesamtkonzeptes ist nur dann sinnvoll, wenn alle Etappen planerisch und finanziell sichergestellt sind. Ich wehre mich entschieden gegen eine Etappierung, wenn nur über die erste Etappe verbindlich Auskunft gegeben wird, und der ganze Rest von «Bahn 2000» in der Luft hängt.

Gerade im Kanton Solothurn – ich nehme das als Beispiel – soll man jetzt zur ersten Etappe von «Bahn 2000» ja sagen, obwohl man nicht einmal weiss, wo der dritte Juradurchstich in einer späteren Etappe zu liegen kommt. Das ist für einen Kanton unzumutbar.

Der Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» muss überprüft werden. Das ursprünglich netzweit vorgesehene Knotensystem besteht im ursprünglichen Zustand nur noch im Dreieck Bern–Zürich–Basel. Der Verzicht auf Streckenausbauten hat bei verschiedenen Verbindungen zur Folge, dass trotz dem Einsatz von Neigezügen die Fahrzeiten um 15 Minuten länger sind als im Abstimmungskonzept «Bahn und Bus 2000» vorgesehen. Die Verschiebung der Anschlussspinnen in der Ost- und Westschweiz um eine Viertelstunde hat weitreichende Konsequenzen, da die Anschlüsse nur noch dort funktionieren, wo der Halbstundentakt auf einem Zuglauf angeboten wird. Wenn ein Glied in der Transportkette nur noch im Stundentakt verkehrt, entstehen in der einen oder anderen Richtung Brüche bei den Anschlüssen, beim Umsteigen Schnellzug/Schnellzug, Schnellzug/Regionalzug oder auch Zug/Bus usw. Das als erste Etappe bezeichnete Konzept ergibt darum in zahlreichen Knoten wesentlich verschlechterte Anschlussverhältnisse mit Wartezeiten von 30 bis 40 Minuten, insbesondere dort, wo sich im Regionalzugsverkehr der Halbstundentakt wirtschaftlich nicht rechtfertigen lässt.

Durch die Verlängerung der Fahrzeiten auf einzelnen Achsen wird das umfassende Knotensystem auseinandergerissen, welches für das ursprüngliche Konzept das tragende Element war. In Lausanne, Biel, Luzern und anderen Zentren – in der Botschaft werden diese Schwierigkeiten auch angesprochen – ist die Transportkette nur noch teilweise gewährleistet. Die zentralen raumordnungs- und regionalpolitischen Anliegen der seinerzeitigen Abstimmungsvorlage sind nicht mehr erkennbar.

Das heute als erste Etappe vorgelegte Konzept entspricht in zahlreichen Punkten nicht mehr dem Angebot von «Bahn und Bus 2000», das den Stimmberechtigten damals vorgelegt worden war. Deshalb muss sofort überprüft werden, ob der Bundesbeschluss betreffend das Konzept von «Bahn 2000» angepasst werden muss.

Wo bleibt die flächendeckende Verbesserung des Verkehrsangebotes? Durch den Verzicht auf eine genügende Leistungssteigerung zwischen Zürich und Winterthur fehlt die Kapazität für die Schaffung von Direktverbindungen zwischen Zürich Flughafen und Konstanz bzw. Schaffhausen. Aufgrund des Kapazitätsengpasses zwischen Zürich und Winterthur sind für die Ostschweizer Kantone Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen nur bescheidene Verbesserungen gegenüber dem heutigen Angebot vorgesehen. Die Ostschweiz profitiert als einzige Region der Schweiz nicht von der ersten Etappe

«Bahn 2000». Mit der Konzentration der ersten Etappe auf die nachfragestarken Bereiche des Netzes werden abermals die Rand- und Bergregionen benachteiligt. Dies entspricht in keiner Art und Weise der ursprünglichen Konzeption von «Bahn und Bus 2000», welche eine flächendeckende Verbesserung des Verkehrsangebots vorsieht.

Nun muss ich Sie fragen, Herr Bundesrat: Woher kommen die Geldmittel für die nächsten Etappen? Das ist eine der zentralen Fragen. In dem einfachen Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, haben die eidgenössischen Räte 1986 in Artikel 1 Absatz 1 folgenden Kreditrahmen beschlossen: «Die Schweizerischen Bundesbahnen werden ermächtigt, für die Verwirklichung der 'Bahn 2000' Verpflichtungen (Investitionsausgaben für Infrastruktur) im Umfang von 5,4 Milliarden Franken, Projektierungs- und Kostenstand 1985, einzugehen.» Absatz 2 lautet: «Der Bundesrat ist ermächtigt, den Betrag der Teuerung anzupassen.»

Der Bundesrat will nun aber bereits in der ersten Etappe des Vollzugs von «Bahn und Bus 2000» den gesamten Kreditrahmen – 5,4 Milliarden Franken plus Teuerung, macht 7,4 Milliarden Franken – ausschöpfen und meint auf Seite 57 des Berichts (Ziff. 522) über die erste Etappe von «Bahn 2000», dass für die Verwirklichung weiterer Elemente von «Bahn 2000» selbstverständlich weitere einfache Kreditbeschlüsse zur Finanzierung nötig seien. Im Bericht auf Seite 6 gibt der Bundesrat aber unumwunden zu, dass auf Preisbasis 1991 mit einem Investitionsbetrag von 16 Milliarden Franken zu rechnen ist. Ich meine, dieses Kostenüberschreitungsdebakel bei «Bahn 2000» ist mindestens GPK-untersuchungsreif. So geht es wirklich nicht, Herr Bundesrat!

Eine Etappierung ist nur sinnvoll, wenn nicht nur die Investitionen zeitlich gestaffelt erfolgen, sondern auch die entsprechende Finanzierung in jeder Etappe im voraus sichergestellt ist. Ich kann der Absicht des Bundesrates nie zustimmen, für einen ersten Teil der Investition für «Bahn 2000» den gesamten Kredit aufzubrechen und für die Zukunft von «Bahn 2000», politisch sehr naiv, auf weitere einfache Bundesbeschlüsse zu verweisen, wenn ich an die Situation der Bundeskasse denke. Eine solche Haltung ist finanzpolitisch unhaltbar, staatspolitisch verwerflich und gegenüber Gebieten unzumutbar, die in der ersten Etappe von «Bahn 2000» stark vernachlässigt werden (Ostschweiz, Westschweiz, Region des dritten Juradurchstichs). Deshalb muss bereits im heutigen Zeitpunkt im Bereich der Finanzierung von «Bahn 2000» endlich Klarheit geschaffen werden, indem der einfache Bundesbeschluss über den Kreditrahmen sofort angepasst wird. Besser jetzt bei den Kosten von «Bahn 2000» ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Diese These stützt auch ein Bericht des Bundesamtes für Justiz: «Finanzrechtlich liesse sich allerdings argumentieren, der Kreditbeschluss vom 17. Dezember 1986 sei eigentlich für das ganze Konzept 'Bahn 2000' gefasst worden, nicht nur für die erste Etappe. Konsequenterweise müsste deshalb Artikel 1 des Kreditbeschlusses entsprechend angepasst werden.»

Das Projekt «Bahn und Bus 2000» kann ich nach wie vor unterstützen. Aus verkehrs-, raumordnungs- und regionalpolitischen Gründen ist mittelfristig das vollständige Konzept «Bahn und Bus 2000» gemäss Volksentscheid zu realisieren. Die Optimierung des Projekts durch Doppelstockzüge und Neigetechnik kann ich nur unterstützen.

Die Minderheit verlangt aber mit ihrem Rückweisungsantrag, dass:

1. im Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» an die eidgenössischen Räte auch über Zeitraum, Finanzierung und Umfang der nächsten Etappe verbindlich Auskunft gegeben wird;
 2. die Anpassung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» überprüft wird;
 3. der einfache Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, sofort angepasst wird.
- In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Rückweisungsantrag der Minderheit zuzustimmen.

Küchler Niklaus (C, OW): Im Gegensatz zu meinem Vorredner bin ich für Kenntnisnahme des Berichts des Bundesrates, dies gestützt einerseits auf die Ausführungen im Bericht selber, aber auch auf die zusätzlichen Gutachten des Bundesamtes für Verkehr und des Bundesamtes für Justiz, die wir in der Kommission vorgelegt bekommen haben. Ich werde deshalb gegen den Rückweisungsantrag der Kommissionsminderheit stimmen.

Heute in zwei Monaten werden es genau sieben Jahre her sein, seit das Schweizer Volk über das Projekt «Bahn und Bus 2000» abgestimmt hat. Das Volk hat damals das Projekt mit einer deutlichen Mehrheit von 57 Prozent Jastimmen angenommen. Es erwartet also zu Recht, dass nach bald sieben Jahren seinem Beschluss nun endlich Taten folgen und nicht aufgrund einer Rückweisung noch weitere Papiere und Berichte produziert werden, aber kein einziger Meter Neubaustrecke realisiert wird.

Der vorliegende Bericht des Bundesrates bezweckt, dass bei «Bahn 2000» so rasch als möglich etwas geht. Diese Absicht ist vorbehaltlos und mit allen Mitteln zu unterstützen. Mussten wir doch in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen feststellen, dass in all den vergangenen sieben Jahren praktisch nichts anderes als blosse Papierstösse produziert wurden, während in den umliegenden Ländern in der beinahe gleichen Zeitspanne ganze Hochgeschwindigkeitsstrecken oder der Eurotunnel realisiert werden konnten. Parallel dazu haben sich aber der Verkehrsmarkt und die Verkehrsnachfrage geradezu stürmisch entwickelt. Wir müssen feststellen, dass der Verkehr wächst und wächst. Er übertrifft sogar alle Prognosen, die im Rahmen der seinerzeitigen Gesamtverkehrskonzeption gemacht worden waren.

Der Nachholbedarf des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Verkehr ist inzwischen noch grösser geworden. Die europäische Konkurrenz beim Ausbau des Schienennetzes nimmt rapid zu. Daneben wurden auch neue, wesentliche Grundsatzentscheide in unserer schweizerischen Verkehrspolitik gefällt. Ich denke vor allem an die Transitpolitik des Bundesrates und im besonderen an die Umsetzung der Alpen-Initiative. Parallel dazu entwickelt sich die ganze übrige Gesetzgebung, vorab im Umweltschutzbereich. Das Netz unserer Bahnen aber datiert immer noch aus dem letzten Jahrhundert.

Diese ganze Situation musste – wie man so schön sagt – zwangsläufig aus dem Ruder laufen. Der Bundesrat hat deshalb richtigerweise die Notbremse gezogen und den SBB den Auftrag erteilt, das ganze Konzept zu überarbeiten. Diese Konzeptüberarbeitung ist aber als Chance zu sehen, «Bahn 2000» den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Anpassen heisst auch, den neuen finanziellen Rahmenbedingungen angemessen Rechnung zu tragen.

Was nun als Bericht des Bundesrates vorliegt, ist nichts anderes als ein Konzept, das mit den vorhandenen, beschränkten Mitteln ein Maximum an Kundennutzen zu erzeugen versucht. Dass dabei nicht alle Wünsche aller Regionen im ersten Schritt optimal erfüllt werden können, liegt in der Natur der Sache. Dennoch meine ich, müssen gerade für die Region Zentralschweiz zusätzliche, notwendige Verbesserungen bereits in der ersten Etappe realisiert werden, soll die Etappierung des Konzepts für diese Region überhaupt akzeptabel sein. Ich werde noch darauf zurückkommen.

Aus meiner Sicht wurde die vom Bundesrat den SBB übertragene Aufgabe im gesamten betrachtet doch gut gelöst. Ich möchte dies mit fünf Stichworten belegen, die zeigen, dass dem zentralen Anliegen des Volkes im Zusammenhang mit der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bereits mit der vorgeschlagenen ersten Etappe doch Rechnung getragen werden kann.

1. Der Stundentakt beim IC- und Schnellzugsverkehr ist eingehalten. Er wird dort zum Halbstundentakt verdichtet, wo genügend Nachfrage vorhanden ist.
2. Das Knotenprinzip wird realisiert, wenn auch in der ersten Etappe nicht in allen Knoten in idealer Weise, so doch aber, über das ganze Netz gesehen, besser als heute. Dennoch drängt sich gerade auch für Luzern eine Verbesserung auf.
3. Mit der Fahrzeitverkürzung können dank der Neubaustrecke im zentralen Mittelland und dem Knotenprinzip im

Fernverkehr alle Benützer von kürzeren Reisezeiten profitieren, nicht nur die Einwohner im bevorzugten sogenannten goldenen Dreieck.

4. Der Regionalverkehr kann mindestens im heutigen Ausmass aufrechterhalten werden. Die Kapazitäten sind vorhanden. Wir haben uns orientieren lassen, dass darüber hinaus auch auf verschiedenen Strecken noch Restkapazitäten für bedürfnisgerechte Verdichtungen vorhanden sind.

5. Dem Güterverkehr im Inland und im Transit ist die notwendige Kapazität eingeräumt.

Aus all dem ergibt sich, dass nun Bundesrat und SBB bestrebt sind, alle von der ersten Etappe «Bahn 2000» soweit als möglich profitieren zu lassen, nämlich die Regionen, die Wirtschaft, die Pendler und die Fernreisenden. Was deshalb hier und heute not tut, ist nicht eine Rückweisung des Berichtes mit Auflagen, die zurzeit nicht realisiert werden könnten, auch nicht erfüllbar wären, sondern not tut ein entschlossenes Ja zur Realisierung, verbunden mit der von Verantwortung geprägten Aufsicht des Parlamentes über den korrekten Vollzug, wie dies mit der Kommissionsmotion (94.3322) zum Ausdruck gebracht wird.

In diesem Sinne vertrete ich auch klar die Ansicht, dass kurzfristig weder eine Änderung des Bundesbeschlusses noch eine neue Volksabstimmung nötig sind oder eine Rückweisung das richtige wäre. Der Bundesbeschluss braucht nicht geändert zu werden, weil die SBB aus heutiger Sicht auf keine einzige der vier vorgesehenen Neubaustrecken verzichten können, wie dies in unserer Kommission wiederholt bestätigt wurde. Die Realisierung der Neubaustrecken wird lediglich gestaffelt erfolgen. Eine neue Volksabstimmung ist nicht nötig, weil hiezu auch kein entsprechender Druck seitens des Volkes vorhanden ist. Das Volk will keine neue Abstimmung. Eine neue Abstimmung bringt uns, den öffentlichen Verkehr und unsere ganze Verkehrspolitik nicht weiter. Im Gegenteil, sie würde uns weit zurückwerfen. Wir alle wären nur Verlierer.

Eine Rückweisung würde völlig falsche Signale ausstrahlen, das Vertrauen in unsere politische Führung keineswegs stärken und ebenfalls nicht zu einer erhöhten Glaubwürdigkeit gegenüber dem Ausland beitragen.

Auch die Suche nach Sündenböcken via GPK, wie dies Herr Büttiker vorgeschlagen hat, führt heute nicht weiter. Vielmehr müssen wir die Realisierung vorwärtstreiben und beschleunigen. Zu diesem Zweck hat das Parlament 1991 eigens einen Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte geschaffen, der das ganze Plangenehmigungs- und Einspracheverfahren vereinfachen und beschleunigen sollte. Aber leider merkt man bis heute überhaupt nichts davon. Man hat sich im Gegenteil seitens der involvierten Departemente und der involvierten Bundesämter selbst gegenseitig blockiert. Herr Bundesrat, eine Deblokierung durch klare, mutige Entscheide des EVED, insbesondere gegenüber dem Buwal, tut not und bringt uns in der Realisierung der Neubaustrecken weiter. Je rascher die Neubaustrecken realisiert bzw. die Bauaufträge vergeben werden können, desto günstiger werden die Unternehmerofferten ausfallen, und um so grösser sind heute auch die wirtschaftlichen Impulse in den betroffenen Regionen.

Ich habe bereits angetönt, dass die vorgesehene Etappierung von «Bahn 2000» erhebliche Auswirkungen auf den Raum Zentralschweiz hat. Aus Kostengründen wurde in der ersten Etappe auf verschiedene Ausbauten und auf Neubaustrecken verzichtet; Luzern soll gemäss den aktuellen Studien nicht mehr zur vollen Stunde, sondern neu jeweils viertel vor und viertel nach bedient werden. Damit würde im Knotenpunkt Luzern das Anschlussystem zur vollen Stunde aufgegeben. Dadurch aber würden in Luzern wiederum die Anschlüsse für den Fernverkehr verschlechtert, und zudem hätte dies Konsequenzen für die Schnellzüge Brünig–Interlaken, aber auch für sämtliche SBB-Regionalzüge und für die Regionalzüge Luzern–Stans–Engelberg – dies alles wiederum zum Nachteil des ganzen dortigen Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Touristikverkehrs.

Aus diesen Gründen haben die Regierungen der Kantone Luzern, Zug, Ob- und Nidwalden vier Forderungen an das Projekt «Bahn 2000» aufgestellt, die bereits in der ersten Etappe zu realisieren sind:

1. Ein integraler Halbstundentakt Luzern–Zürich ist eine Notwendigkeit.

2. Die Einführung zusätzlicher Züge für den Berufsverkehr in der Agglomeration Luzern wird verlangt, d. h. im Regionalverkehr sind in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs in der Lastrichtung zusätzliche Züge im Halbstundentakt zu führen.

3. Der sofortige Ausbau der Strecke Luzern–Hergiswil auf Doppelspur ist nötig. Der Abschnitt Luzern–Horw–Hergiswil ist die meistfrequentierte Regionalzugstrecke der Zentralschweiz. Die eingleisige Strecke ist aber heute während der Hauptverkehrszeiten vollständig ausgelastet.

Im Hinblick auf die Sanierung der N 2 und die dadurch zu erwartenden Verkehrsbedingungen bzw. Verkehrsbehinderungen sowie im Hinblick auf das zweiteilige Anschlusssystem der «Bahn 2000» in Luzern ist ein Halbstundentakt Luzern–Stans bzw. Luzern–Sarnen unerlässlich.

Auch im Hinblick auf die geplante Steilrampe Grafenort–Engelberg ist die Doppelspur logischerweise unabdingbare Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb.

4. Eine Einbindung von Luzern in das internationale Verkehrsnetz ist wichtig. Die Zentralschweiz als wichtige Tourismusregion der Schweiz darf vom internationalen Schienenverkehr unter keinen Umständen abgekoppelt werden. Daher wird mindestens erwartet, dass Hochleistungszüge, welche Basel, Bern oder Zürich als Ziel haben, nach Luzern weitergeführt werden können. Die Strategie muss also lauten: Weiterführen von Hochleistungszügen nach Luzern.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, diese vier Forderungen einer ganzen Region in wohlwollendem Sinn entgegenzunehmen und zusammen mit den SBB zu realisieren.

Abschliessend halte ich fest, dass die im Bericht des Bundesrates dargestellte erste Etappe von «Bahn 2000» einen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Gehen wir also an die Realisierung, damit der Stimmbürger endlich nicht nur Worte hört, sondern auch Taten sieht und von einem verbesserten öffentlichen Verkehr profitieren kann.

Aufgrund des umfassenden Berichtes des Bundesrates und der zusätzlichen Unterlagen, die wir angefordert und erhalten haben, nehme ich also vom Bericht Kenntnis; ich bin für die Überweisung der Kommission und stimme gegen den Rückweisungsantrag der Minderheit Büttiker.

Cavadini Jean (L, NE): Les perspectives qu'offrait le projet «Rail 2000» étaient séduisantes. On voulait, dans le cadre d'un équilibre national, réaliser un réseau ferroviaire performant qui permette à chaque région d'être reliée aux grands axes. On s'engageait à proposer des cadences horaires qui rendraient le chemin de fer plus attractif par rapport à la route très singulièrement. Enfin, le prix de cet ambitieux programme restait raisonnable. Le peuple ne fut pas insensible, qui accepta le crédit proposé avec une majorité confortable, le 6 décembre 1987.

Hélas, sept ans plus tard, il faut déchanter. Les difficultés financières s'ajoutent aux difficultés techniques, et les obstacles juridiques n'allègent pas le montant d'une facture qui n'a pas encore pris sa forme définitive. On sait aujourd'hui qu'on ne pourra pas faire tout ce qu'on avait proposé, dans le temps indiqué, et on sait surtout que les coûts du projet seront très supérieurs à ceux qui avaient été esquissés. Nous disons bien esquissés, c'est-à-dire tracés d'une main légère sur une feuille volante. Dans le rapport, on nous dit en substance, avec beaucoup de franchise, qu'à l'époque il n'y avait pas d'étude de planification détaillée, encore moins d'avant-projet, et qu'il n'y avait pas non plus d'étude sur l'exploitation future.

Et – c'est notre première déception – nous avions demandé des assurances quant à la rigueur des calculs effectués. Nous les avons obtenues, apparemment. La Direction générale des CFF s'engageait à l'époque sur les devis présentés. Elle serait bien empruntée de le faire aujourd'hui. Le moins qu'on puisse dire est qu'il y a eu des erreurs d'appréciation. Nous ne voulons pas encore parler d'incompétence, mais plus de sous-estimations répétées des coûts réels. Voulait-on à tout prix, et c'est le mot, faire passer le projet?

Aujourd'hui, l'image offerte par «Rail 2000» est ternie, quand elle n'est pas carrément floue. Et le Conseil fédéral dit sa dé-

ception et ses incertitudes qui sont les nôtres. Le rapport complémentaire d'août 1994, reçu par la Commission des transports et des télécommunications, contient des propos révélateurs quant à l'ampleur des dégâts. Nous donnons quelques citations: «La première étape de 'Rail 2000' permet de réaliser le projet dans la mesure où il existe actuellement une demande suffisante. On construira ce qui est indispensable au bon fonctionnement du projet, mais on renonce pour le moment à tout le reste. Toute prévision détaillée couvrant une période de plus de dix ans est toujours entachée d'incertitude, elle ne peut offrir que des déclarations globales.» Et nous sautons deux paragraphes pour arriver à celui-ci: «Nous devons donc avoir le courage de constater qu'il n'est pas judicieux de décider aujourd'hui déjà de l'aménagement concret de la prochaine étape de 'Rail 2000' qui sera réalisée après le deuxième millénaire» et ce sommet, Monsieur le Conseiller fédéral, qui est un aveu presque freudien, «... une certaine incertitude subsiste!»

La conclusion politique est préoccupante. Nous savons aujourd'hui que le projet initial ne pourra pas être réalisé, qu'une segmentation de l'offre est indispensable. On l'a dit: on est dans l'incertitude la plus profonde quant au coût final, et on est contraint de modifier, de différer, d'abandonner des tracés proposés au peuple. Il convient donc de se demander si, en l'état actuel des choses, le peuple ne devrait pas se reprononcer sur un programme moins ambitieux, très en retrait des perspectives décrites par le message du 16 décembre 1985. Un avis de droit du Département fédéral de justice et police conclut après beaucoup d'hésitations que cela n'est pas indispensable dans la mesure où le souverain a voté sur un projet d'offre général, quasi sur une idée. Disons que nous sommes à la limite extrême de ce qui est acceptable, et l'on comprend celles et ceux qui sont d'un avis différent.

La deuxième question qui se pose est celle de la réduction des projets. L'approche nouvelle est différente de celle qui avait prévalu. Le Conseil fédéral nous dit que «Rail 2000» reste un projet d'offre qui suppose en premier lieu «un besoin commercial». On ne peut qu'être frappé par une affirmation aussi nette. Ainsi donc, les objectifs initiaux sont affaiblis et parfois dénaturés, car que veut-on exprimer par cette approche commerciale? Que le rapport des forces s'exprimera une fois encore en faveur de ceux qui bénéficient déjà de bonnes conditions, et ce besoin commercial ne saurait être ressenti que là où la densité de population permet une exploitation plus économique d'une offre améliorée. Nous retrouverons les difficultés connues par les régions périphériques et plus difficiles d'accès. On renforcera, si l'on poursuit dans cet objectif, ce qui est fort. Nous avons la première partie de l'affirmation. Quelle est la seconde? Laissera-t-on en l'état les régions où le besoin commercial est moins évident? Je ne veux pas préjuger de la réponse, dans la mesure où le Conseil fédéral affirme ne pas vouloir sacrifier le trafic régional qui ne supportera, dit-on, que des modifications d'horaire.

Le calendrier de réalisation devient donc déterminant, quasi politique. Les priorités sont ici décisives. Le projet «Rail 2000» avait été devisé à 5,4 milliards de francs. Si l'on entendait aujourd'hui réaliser entièrement ce même projet, la facture serait de l'ordre de 18 milliards de francs, alors que le seul renchérissement admis nous ferait accepter un montant de 7,6 milliards de francs. Nous devons donc envisager une impasse de l'ordre de 10 milliards de francs.

A quoi, à qui l'attribuer? Les responsabilités sont plurielles. Nous avons évoqué la probable sous-estimation initiale. Nous devons aussi mettre en évidence les demandes répétées, massives, parfois exorbitantes, des cantons pour qu'on modifie tel parcours, pour qu'on enterre tel segment. Cette accumulation d'exigences, parfois contradictoires, coûte cher. Les deux tunnels supplémentaires seraient plus qu'onéreux. Ne mentionnons que pour mémoire la véritable grêle d'oppositions qui furent faites à certains tracés et qui entrèrent dans le «Livre des records». On a cité une opposition tous les sept mètres entre Rothrist et Mattstetten.

Il est certain que le projet initial doit enfin prendre en compte les nouvelles transversales ferroviaires, et l'acceptation de l'initiative dite des Alpes ne simplifie pas non plus la situation.

L'ensemble de ces données nous amène à accepter l'échelonnement du projet «Rail 2000». Cette solution est assurément insatisfaisante, mais elle est inévitable. Nous voulons espérer que ce nouveau calendrier pourra être respecté. Il est un peu surprenant de lire dans le rapport (ch. 142) qu'en août 1992 les CFF «ont présenté les mesures à prendre pour réaliser 'Rail 2000'. Selon eux, il aurait fallu ouvrir ces prochaines années plus de 150 chantiers, lesquels auraient compromis le déroulement de l'exploitation et la stabilité de l'horaire.» Cela pourrait avoir des conséquences, dit-on sans sourire. Ne pouvait-on le prévoir en 1985?

Nous ne voulons pas désespérer, mais le calendrier que nous connaissons est préoccupant. Conçu entre 1983 et 1985, «Rail 2000» fut accepté en 1987. En 1994, on nous demande un échelonnement de la réalisation, dont on sait qu'il nous conduira à un achèvement dans l'horizon lointain du troisième millénaire, disons 2015, 2020. Cela ne nous rajeunit pas, Monsieur le Conseiller fédéral!

Loretan Willy (R, AG): Ich bin der Meinung, dass die Rückweisung des uns vorliegenden Berichtes als politische Warnung an den Bundesrat nötig ist. Ich wende mich aber zunächst an Herrn Bundesrat Ogi persönlich, wenn ich ihn bitten darf, mir zuzuhören. Herr Bundesrat Ogi, nehmen Sie gar nichts, was ich jetzt sagen werde, persönlich, ausser dem Kompliment, das ich Ihnen im Verlaufe meiner Ausführungen noch machen werde. Hier stehe bzw. sitze ich, ich kann nicht anders!

Ich unterstütze den Minderheitsantrag aus drei Gründen:

1. Im Bericht des Bundesrates ist der Ausblick auf die weiteren Etappen der Umsetzung des Konzeptes «Bahn und Bus 2000» ungenügend. Der Bericht beschränkt sich in seinen aussagekräftigen Teilen – solche gibt es tatsächlich – lediglich auf die erste Etappe, welche vom Kreditverbrauch her den gesamten Umfang der seinerzeitigen Beschlüsse des Parlamentes und des Volkes zu «Bahn 2000» umfasst. Weitere Etappen liegen im dichten Nebel einer ungewissen Zukunft.

2. Es fehlt an einer Gesamtschau für die künftige Entwicklung des schienengebundenen Verkehrs in unserem Land, auch in bezug auf den europäischen Zusammenhang.

Der Bericht des Bundesrates trägt das Datum vom 11. Mai 1994. Der Streit im Bundesrat über die Etappierung der Neat-Alpentransversalen schwelte schon damals seit einiger Zeit. Er kam offen und öffentlich zum Ausbruch während der Sommerferien 1994. Der Bundesrat hätte besser daran getan, die Problematik Etappierung der Neat bereits im uns nunmehr vorliegenden Bericht aufzugreifen.

Mager sind die Ausführungen zur Zukunft des Regionalverkehrs – immer unter dem Stichwort: vernetzte Schau –, für den gemäss der seinerzeitigen Botschaft «Bahn und Bus 2000» grundsätzlich die stündliche Bedienung sicherzustellen ist. Die von Bundesrat und SBB in die Wege geleitete Ausdünnung des Regionalverkehrs und die damit verbundene Verschlechterung der Umsteigemöglichkeiten auf den Schnellzugs- und Intercityverkehr in vielen Gegenden unseres Landes werden verharmlost. Darauf hat Kollege Büttiker in seinem Votum eindringlich hingewiesen.

3. Ein weiterer Grund, der für die Rückweisung spricht, liegt darin, dass der Bundesrat in der Frage nicht klar Stellung bezieht, ob das Konzept «Bahn und Bus 2000» nicht löchriges Flickwerk bleiben wird für den Fall, dass es bei der ersten Etappe sein Bewenden haben sollte – diese Gefahr ist gross.

Die Resultate der uns vorgelegten sogenannten ersten Etappe, die den gesamten Kredit auffrisst, sind für weite Gebiete unseres Landes ungenügend und enttäuschend. Hinter sogenannte «weitere» Etappen muss insbesondere aus finanziellen Gründen ein grosses Fragezeichen gesetzt werden. Wenn der Bundesrat daran glaubt, so hat er solche weiteren Etappen in einem neuen, breiter abgestützten Bericht zu skizzieren und in bezug auf ihre Realisierungschancen zu begründen. Diese Operation muss zu einem neuen Konzept in Form eines allgemeinverbindlichen, referendumsfähigen Bundesbeschlusses führen.

Für die nun eingetretene Entwicklung, die unter anderem zu unserem Rückweisungsantrag führt, Schuldige zu suchen, sie an den Pranger zu stellen und zu verurteilen, ist müssig. Die

Schuldigen sind ohnehin nicht mehr im Bundesdienst. Von den neuen SBB-Verantwortlichen wurden im übrigen im Sommer 1993 schwere Unzulänglichkeiten bei der Planung, Vorprojektierung – sofern eine solche überhaupt erfolgt war – und bei den Kostenschätzungen von seiten ihrer Vorgänger öffentlich eingestanden. Der heutige Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zog vor anderthalb Jahren die Notbremse und befahl den SBB-Verantwortlichen, nicht mehr zu projektieren, als es der vom Parlament gesetzte, indexierte Kreditrahmen von 7,4 Milliarden Franken erlaubt. Das nennt der Bericht «die erste Etappe von 'Bahn 2000'». Zu diesem mutigen Entschluss ist Herr Bundesrat Ogi zu gratulieren. Er hat richtig gehandelt.

Ich möchte nunmehr die drei Gründe für die Rückweisung etwas näher ausleuchten.

Mein erster Grund: Die weiteren Etappen hängen in der Luft. Im Etappierungsbericht Ziffer 146 mit dem Untertitel «Politische Akzeptanz» zitiert der Bundesrat die Kantone, welche verbindliche Zusicherungen über Umfang, Zeitraum, Finanzierung und planerische Sicherstellung der weiteren Schritte von «Bahn 2000» sowie detaillierte Aussagen über die künftigen Angebote im Regionalverkehr fordern. Was dann aber in Ziffer 5 desselben Berichtes unter dem Titel «Ausblick auf die zweite Etappe von 'Bahn 2000'» dargelegt wird, ist mager. Diese Ziffer 5 kommt den zitierten Forderungen der Kantone nicht nach. Hier liegt das Eingeständnis, dass die folgende zentrale Aussage im Abstimmungsbüchlein des Bundesrates an das Volk mit der zur ersten Etappe geschrumpften «Bahn 2000» endgültig nicht mehr realisiert werden kann. Ich zitiere aus dem bald zehn Jahre alten Abstimmungsbüchlein von 1987: «Bis zum Jahr 2000 soll der Schweiz ein leistungsfähiges und bis in die Regionen fein abgestimmtes Bahn- und Busnetz zur Verfügung stehen, das im wesentlichen folgende Merkmale aufweist: Mehr Bahn- und Busverbindungen: Ein gut ausgebauten Schienennetz und ein dichtes Angebot von Buslinien sollen die Regionen mit besseren Verbindungen bedienen. In das Konzept 'Bahn 2000' sind daher neben den SBB auch die Privatbahnen, die Postautos und die konzessionierten Busbetriebe einbezogen. 'Bahn 2000' nützt also nicht nur den Zentren, sondern auch den abseits gelegenen Randregionen und rückt diese näher zusammen.»

Mit der ersten Etappe ist das nicht realisierbar.

Ein zweiter Grund zur Begründung der Rückweisung liegt in der fehlenden Gesamtschau des uns vorliegenden Berichtes. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates hat zu Recht bereits nach ihrer ersten Sitzung vom Bundesrat verlangt, es seien hier auch die Überlegungen im Hinblick auf eine allenfalls nötig werdende Etappierung der Neat vorzulegen, dies vor allem mit Blick auf die künftige finanzielle Belastung der Bahnunternehmen sowie des Bundeshaushaltes und mit Blick auf mögliche Überkapazitäten beim gleichzeitigen Ausbau von Gotthard und Lötschberg. Diese Gedanken sind auch im Referat des Kommissionspräsidenten dargelegt worden.

Dass die beiden Konzepte «Bahn 2000» und Neat eng miteinander verknüpft sind, zeigt sich allein schon in der Bedeutung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist für die Lötschberg-Neat-Achse. Sie ist und bleibt das Kernstück auch der geschrumpften «Bahn 2000». Demgegenüber wird auf die Streckenausbauten zwischen Olten und Luzern Richtung Gotthard verzichtet.

Mein dritter Grund für die Rückweisung lässt sich so zusammenfassen: Die erste Etappe ist nicht mehr «Bahn 2000». Mit dem Hinausschieben weiterer Etappen auf unbestimmte Zeit – sie werden sich niemals nahtlos an die sogenannte erste Etappe anfügen lassen – wird der durch eine Volksabstimmung legitimierte Konzeptbeschluss unter rechtlichen Scheingefechten faktisch aufgegeben, und es wird der Kreditbeschluss für etwas anderes verwendet, als dem Volk seinerzeit angesagt wurde.

Die erste Etappe konzentriert sich auf die nachfragestarken Bereiche des Schienennetzes, benachteiligt die zwischen den Hauptzentren liegenden Mittelstädte, so auch bedeutende Regionen des Kantons Aargau. Für sie wird «Bahn und Bus 2000» auf ein Konzept «Citybahn 2000» reduziert, wie es

mein Kanton in seiner Stellungnahme vom 12. Januar 1994 zur ersten Etappe treffend formuliert hat. Mit Ausnahme von Aarau werden die «Bahn 2000»-Bahnhöfe im Aargau der zweiten Kategorie zugeweiht und mit Schnellzügen der zweiten Priorität bedient. Die Angebotsverschlechterungen für die Zentren und Regionen Lenzburg und Baden/Brugg zum Beispiel werden nicht durch anderweitige wesentliche Angebotsverbesserungen kompensiert, zum Beispiel durch zusätzliche attraktive Zugläufe im Regionalverkehr. Wie schon dargelegt, lässt der Bericht des Bundesrates gerade hier konkrete Angaben vermissen. Für die Region Baden/Brugg z. B. bleibt die Anbindung an den Jurasüdfuss nach wie vor schlecht gelöst; der Bözberg und damit auch der Raum Fricktal/Rheinfelden werden nochmals abgewertet.

Der Umstand schliesslich, dass Luzern – was auch von Kollege und Vizepräsident Küchler hervorgehoben wurde – nicht mehr Vollknoten ist, hat für den Regionalverkehr auf Schiene und Strasse im Raum Sursee/Zofingen/Oiten ein «Gelotter» im Taktgefüge zur Folge, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt schwer beeinträchtigen wird. Die Anschlussbeziehungen in Oiten werden wesentlich schlechter.

Demgegenüber, Herr Bundesrat, sei anerkannt, dass die Region Wiggertal/Zofingen dank der Direktbeziehung Bern-Luzern über die sogenannte Kriegsschleife in Oftringen bedeutende Verbesserungen Richtung Berner Oberland und Gotthard erhalten wird.

Zusammenfassend: Warum diese Rückweisung, und was werden deren Folgen sein? Das Parlament darf sich mit diesem Bericht, mit dem Antrag auf blosser Kenntnisnahme nicht zufriedengeben, sondern es muss – wie das auch die Motion 94.3322 der Kommission, allerdings viel schwächer, zum Ausdruck bringt – substantiellere Auskünfte und Begründungen verlangen. Das kräftige Signal der Rückweisung ist auch zuhauender der Öffentlichkeit und des Souveräns nötig. Der Bundesrat soll sich eingehend darüber Gedanken machen, ob nicht doch ein neuer Konzeptbeschluss nötig ist, eingebettet in die Etappierung der Neat und in ein Konzept für die Aufwertung des Regionalverkehrs, letzteres in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen, Regionen, Gemeinden und den privaten Trägerschaften. Erst dann dürfen neue Mittel bewilligt werden.

Die Rückweisung des Berichtes hat keinen Baustopp – besser würde man sagen: Projektierungsstopp – zur Folge. Ich denke da vor allem an den zentralen Abschnitt Mattstetten-Rothrist mit seiner Unzahl von unerledigten Einsprachen, die vermutlich in der Mehrzahl ans Bundesgericht weitergezogen werden. Im überbauten Gebiet der Gemeinde Rothrist ist ein Baubeginn im kommenden Jahr ohnehin nicht denkbar. Bis Mitte 1995 sollte, ja muss der neue Bericht aber vorliegen. Sie sehen also aus diesen Zeitbeziehungen, dass durch die Rückweisung keinerlei Verzögerungen in der Umsetzung der ersten Etappe erfolgen werden.

In Rothrist stellen sich im übrigen noch sehr schwierige Probleme im Zusammenhang mit dem Garagebetrieb der Schaffhauser AG. Herr Bundesrat, Sie kennen diese Probleme. Die SBB werden es sich nicht leisten können, diesen Gewerbebetrieb so mir nichts, dir nichts schwer zu beeinträchtigen, ohne taugliche Ersatzlösungen zeitgerecht anbieten zu können.

Abgesehen davon – ich schliesse nun in versöhnlicher Tonlage, Herr Bundesrat – darf den Organen der SBB attestiert werden, dass sie sich in Rothrist, in einem Angelpunkt von «Bahn 2000», um eine einvernehmliche Lösung mit der Gemeinde und mit der Wirtschaft sehr bemüht haben.

Der Rückweisungsantrag der Minderheit Büttiker verlangt nicht den Tod des Sünders, sondern dass er lebe und sich bekehre; deshalb sollten Sie dem Rückweisungsantrag heute zustimmen.

Piller Otto (S, FR): Als ich vor einigen Jahren die Verkehrskommission – wie sie damals noch hiess – präsidieren durfte, haben wir dieses Geschäft «Bahn 2000» behandelt. Ich war damals von diesem Konzept, von dieser Idee, begeistert, war auch überzeugt von den Ausführungen der Vertreter der SBB, des Bundesrates, des Bundesamtes für Verkehr. Ich hatte

dann die Gelegenheit, mit Josef Kühne zusammen das Abstimmungskomitee anzuführen. Ich habe damals dieses Konzept mit Überzeugung vertreten.

Ich muss Ihnen sagen, dass ich mir heute, wie ich in der Kommission etwas salopp gesagt habe, «verseckelt» vorkomme. Ich sage dies ganz offen. Ich habe nach der ersten Sitzung der Kommission zum vorliegenden Bericht die Protokolle der damaligen Kommissionssitzungen nachgelesen: Ich bin heute überzeugt, dass wir damals zum Teil angelogen worden sind. Ich werde das mit einigen Zitaten belegen.

Damals sprach der Bundesrat von 5,1 Milliarden Franken. National- und Ständerat stockten auf 5,4 Milliarden Franken auf, und zwar wegen Umweltmassnahmen und anderen Korrekturen an der Linienführung; Sie wissen das. Heute sagt man uns – man will noch etwas schonend mit uns umgehen, deshalb gibt man den Preisstand 1991 an –, das ganze Projekt koste 16 Milliarden Franken. Die bewilligten 5,4 Milliarden Franken werden auf den Preisstand 1993 aufgerechnet – man hätte das auch einheitlich machen können –, was 7,4 Milliarden Franken ergibt. Weiter hinten im Bericht steht dann allerdings, zum Totalbetrag sei noch – als Supplement – das neue Rollmaterial, das jetzt plötzlich noch erforderlich ist, hinzuzählen. Das ergibt dann ja total, bescheiden gerechnet, gegen 20 Milliarden Franken! Das können wir doch nicht einfach so hinnehmen! Es muss untersucht werden, wie es dazu kommen konnte.

Ich möchte zwei, drei Punkte erwähnen, die mich beunruhigen. Es ist klar, dass wir in der heutigen Finanzsituation das Projekt «Bahn 2000», so wie es Ihnen vorgelegt wurde, nicht realisieren können. Da müssen wir realistisch sein. Wir können jetzt nicht zusätzlich zur Neat 18 bis 20 Milliarden Franken ausgeben, das liegt nicht drin. Darum bin ich auch der Meinung – das möchte ich schon jetzt sagen –, dass der heutigen Führung des Departementes und den SBB Dank gebührt, dass sie uns diese bittere Pille frühzeitig zu schlucken gegeben haben. Dieser Bericht liegt jetzt vor, und wir wissen, dass es so einfach nicht geht. Es hat keinen Sinn zu träumen, wir kennen die Finanzsituation und müssen jetzt das Beste daraus machen.

Zum ersten wurde uns ein flächendeckendes Konzept vorgelegt; die Knotenbahnhöfe, die Spinnen usw., alles wurde uns wunderbar präsentiert, insbesondere vom damaligen Generaldirektor Eisenring und dem Präsidenten der Generaldirektion, Herrn Latscha.

Nehmen wir allein das Beispiel Lausanne. Ich möchte ganz bewusst nicht eine regionale Diskussion führen und sagen, hier und dort fehle etwas. Aber Lausanne ist ja nicht einfach nur eine Region, sondern der Knotenbahnhof Lausanne wurde ganz speziell erwähnt. Beispielsweise hat Herr Eisenring damals ausgeführt, dass zwischen Lausanne und Bern rund 10 Minuten Fahrzeit einzusparen seien, damit man dieses Konzept realisieren könne, damit die Westschweiz besser an die Deutschschweiz angebunden werden könne. Heute heisst es im Bericht klar (Ziff. 222.4): «Der vorläufige Verzicht auf den grössten Teil der Neubaustrecke führt zu einer Reisezeit Bern–Lausanne von 67 Minuten» Es ist absolut klar, dass man nicht mehr unter 60 Minuten kommt. Das Konzept ist somit in diesem Punkt eben gestorben. Es heisst dann weiter, theoretisch könnte man mit dem Einsatz von Neigezügen die Fahrzeit um knapp 10 Minuten verbessern, aber es würde trotzdem nicht reichen. Dann steht noch, vielleicht könne man später einmal, langfristig, vielleicht im Jahre 2010 oder 2020, diese Fahrzeit doch noch verkürzen.

Lausanne–Bern ist nicht einfach eine Strecke, sondern eine wichtige, fast zentrale Verbindung von der Westschweiz in die Deutschschweiz. Wir haben im letzten Jahr den Bericht der Verständigungskommissionen diskutiert und gesehen, wie wichtig es ist, dass wir auch verkehrstechnisch näher zusammenrücken. Ausgerechnet diese Verbindung sollen wir jetzt opfern. Das ist nicht nur deshalb so, weil es zu teuer kommt, sondern weil – wie ich im nachhinein erfahren habe – für diesen Knotenbahnhof mit seinen Anschlüssen überhaupt nie ein sauberes Konzept erarbeitet wurde. Man sagte uns: «Das machen wir so, das geht dann so.» Man hat uns aber im Glauben gelassen, das sei alles wunderbar projektiert, was es in Tat und Wahrheit eben nicht war. Das war nicht genau kontrolliert

und gerechnet – insbesondere auch nicht, was die Anschlüsse der Regionalzüge anbelangt.

Das Ganze hat auch eine staatspolitische Bedeutung; ich habe das schon in der Kommission ausgeführt. Wenn von Genf aus die TGV-Züge bald schneller in Paris sind als unsere Züge in Zürich, dann müssen wir uns doch Gedanken machen. Deshalb geht es hier um mehr als nur um die Aufgabe einer Strecke.

Ich weiss, Herr Bundesrat Ogi, Sie haben das Beste daraus gemacht und haben die Westschweiz nicht vernachlässigt. Im Bericht sind einige Komponenten enthalten, aus denen man ersehen kann, dass Sie an die Westschweiz gedacht haben. Aber nachdem dieses Projekt so schludrig erarbeitet wurde und wir in der Kommission, was das Konzept anbelangt, so sehr hinter Licht geführt wurden, habe ich eingesehen, dass man den Knoten Lausanne im Moment nicht realisieren kann – er wurde damals nicht sauber errechnet und projiziert. Man hat uns im Glauben gelassen, es sei alles in bester Ordnung, und jetzt stellt man fest, dass dem nicht so ist.

Wir hatten in der Kommission auch gefragt, wie es mit den Kosten aussehe. Herr Eisenring führte damals aus, dass man nicht den Vorwurf erheben könne, das Konzept «Bahn 2000» sei in Eile erstellt worden: «Die SBB haben sich in den letzten 10 Jahren intensiv mit der Planung neuer Haupttransversalen beschäftigt, zahlreiche Pläne konnten übernommen werden. Verschiedene Arbeitsgruppen haben Vorhandenes ergänzt und zusammen mit Neuem zu einem Konzept verarbeitet.» Man hat uns in der Kommission im Glauben gelassen, es sei alles bestens vorbereitet.

Ein weiterer Punkt, der mich stutzig und wütend gemacht hat: Wir hatten damals schon die Frage nach den Pendolini gestellt. Herr Cavelti hat Vorstösse gemacht und wurde eigentlich eher belächelt anstatt unterstützt. Herr Eisenring – es tut mir leid, dass ich ihn als ehemaligen Generaldirektor zitiere, aber er trägt noch heute die Verantwortung dafür; er hat uns das Projekt zusammen mit Herrn Latscha präsentiert – führte damals aus, dass in Frankreich keine weiteren TGV-Züge mehr gebaut würden. Der deutsche ICE-Hochgeschwindigkeitszug habe Eigenschaften, die sich für den Einsatz in der Schweiz nicht eignen, der italienische Pendolino könne infolge des Stromsystems nur auf dem italienischen Netz verkehren. Wenn Generaldirektoren, die für die Technik unserer Staatsbahnen verantwortlich sind, uns so orientieren, müssen wir das doch glauben! Oder müssen wir selber noch Experten anstellen, um das nachkontrollieren zu lassen? Das waren Aussagen, die in der Kommission gemacht und dann im Plenum wiederholt wurden, um Einwände zu zerstreuen. Jetzt stellen wir fest, dass Aussagen gemacht wurden, die schlicht nicht stimmten.

Ich weiss, das sind harte Anschuldigungen. Als damaliger Präsident der Verkehrskommission und Präsident des Abstimmungskomitees habe ich mir viel Zeit genommen und lange in alten Unterlagen gelesen, bis ich mich zu dem Antrag entschloss, den ich jetzt zuhanden der GPK formulieren möchte. Ich beantrage der GPK ganz offiziell, dass untersucht wird:

1. Wie konnte es zu dieser schludrigen Arbeitsweise kommen?

2. Wie konnten die Generaldirektoren der SBB in den Kommissionen derartige Aussagen machen? Wurden wir bewusst angelogen? War es Unwissenheit, oder was war es?

Ich meine, wir können uns so etwas als Parlamentarierinnen und Parlamentarier nicht bieten lassen. Wir tragen eine Verantwortung. Wir haben dieses Konzept «Bahn 2000» dem Schweizervolk präsentiert. Ich nahm an Abstimmungsveranstaltungen und an Diskussionen am Schweizer Fernsehen teil, und ich habe dieses Konzept als absolutes Optimum verkauft und angepriesen; und heute stellen wir fest, dass wir damals einfach nicht korrekt informiert waren. Ich weiss nicht, ob wir wissentlich angelogen wurden, aber ich stelle fest, dass Aussagen gemacht wurden, die wir heute als nicht richtig einstufen müssen. Ich bin überzeugt, dass es notwendig ist, dass die GPK eine Untersuchung gegen die damals Verantwortlichen einleitet.

Wenn ein Briefträger zwei-, dreimal betrunken die Post verträgt, wird er entlassen. Hier haben wir es mit höchsten Chef-

beamten zu tun, die ihre Arbeit nicht sauber ausgeführt haben. Sie sind jetzt beide in Pension. Das hindert uns aber nicht daran, eine Untersuchung einzuleiten und im nachhinein konsequenterweise gewisse Strafen auszusprechen. Beide Herren sitzen heute in lukrativen Verwaltungsräten. Ich kritisiere das nicht: Es ist nichts Verwerfliches, in einem Verwaltungsrat zu sein.

Aber wenn ich feststellte, dass ein Generaldirektor im Verwaltungsrat einer Firma sitzt, die sich bei einigen Projekten als Generalunternehmerin bewirbt, würde ich mir, Herr Bundesrat, doch einige Fragen stellen, bevor ich die Aufträge erteile. Bevor diese Verantwortlichkeit nicht abgeklärt ist, wäre ich hier auf alle Fälle doch etwas zurückhaltend.

Es stellt sich jetzt einfach die Frage: Rückweisung oder nicht? Ich muss Ihnen sagen, dass ich für diesen Antrag auch in der Kommission eine gewisse Sympathie hatte. Aber bringt er uns wirklich etwas? Es handelt sich hier um einen Bericht – nicht um ein Gesetz oder einen Bundesbeschluss.

Ich bin einfach der Meinung, dass wir endlich an die Realisierung gehen müssen. Eine Rückweisung würde – trotz allem, Herr Loretan – doch wieder eine Verzögerung bewirken. Wir wollen bis Ende dieses Jahrtausends die «Bahn 2000» realisieren. Mehr als die Hälfte der Zeit ist verstrichen, und wir haben kaum einige Spatenstiche getan. Das ist schon schlimm! Wir müssen jetzt doch wirklich vorwärts machen und realisieren.

Vom Bericht Kenntnis nehmen: Ich kann Ihnen sagen, ich nehme wütend von diesem Bericht Kenntnis, Herr Bundesrat. Ich kann nicht lächelnd «wunderbar» dazu sagen. Was passiert ist, ist schlimm. Aber Bundesrat und SBB haben uns das vorgeschlagen, was wir heute realistischerweise machen können. Wir müssen in der Region Luzern, in der Region Olten, in der Region Westschweiz Abstriche machen. Es gibt nichts anderes, weil wir nicht das Ganze realisieren können. Das ist der einzige realistische Schritt.

Ich erwarte vom Bundesrat natürlich, dass er uns im Sinne der Kommissionsmotion die Vorlagen für weitere Etappen – wenn solche überhaupt noch möglich sind – relativ schnell unterbreitet.

Ich bin der Auffassung, dass uns die von Herrn Büttiker und Herrn Loretan beantragte Rückweisung in dieser Situation nicht weiterhilft. Meine Bitte ist einfach – dies gewiss auch im Sinne eines Antrages –: Die Geschäftsprüfungskommission muss hier schliesslich die Verantwortlichen finden, und wir müssen – wenn nötig – entsprechend auch dafür sorgen, dass sie die Konsequenzen tragen.

Ich möchte SBB und Bundesrat einladen, alles zu unternehmen, damit mit der ersten Etappe im Sinne dieses Berichtes wirklich gestartet wird – so dass wir uns schlussendlich nicht vor unseren Kindern und Kindeskindern lächerlich machen müssen. Es geht schlicht nicht an, dass wir so lange diskutierten und lauter juristische Gutachten erstellen liessen, um ein Konzept «Bahn 2000» oder ein Konzept «Neat» zu erstellen, ohne am Schluss etwas zu realisieren.

Darum konnte ich mich – trotz aller Sympathie – eigentlich nicht dazu durchringen, den Antrag auf Rückweisung der Minderheit Büttiker zu unterstützen. Ich bin der Meinung, er bringe uns in diesem Schlamassel nicht weiter, als wir es mit dem «Antrag der SBB» sind.

Bisig Hans (R, SZ): Der Bericht des Bundesrates zu «Bahn 2000» vermag sicher nicht zu begeistern. Sein Inhalt wiegt schwer, für viele von uns zu schwer. Die Enttäuschung steht den damaligen Promotoren und Frontkämpfern ins Gesicht geschrieben. Sie haben sich für eine überzeugende Idee engagiert und müssen nun feststellen, dass sie in guten Treuen Versprechungen abgegeben haben, die nicht gehalten werden können, aus welchen Gründen auch immer.

Der Bericht ist zu früh traktandiert, bleiben doch die wichtigsten Fragen weiterhin unbeantwortet. Eine Rückweisung beantwortet sie allerdings auch nicht. Eine konstruktive Politik verlangt von uns etwas mehr, als nur Abstand zu nehmen, wenn es unangenehm wird, trotz Wut im Bauche. Einzig die Feststellung, dass vermehrte Transparenz und eine offenere Informationspolitik im Bereich des öffentlichen Verkehrs dringender erforderlich sind, rechtfertigt für mich die heutige Be-

handlung im Ratsplenum. Eine Kenntnisnahme ist aus meiner Sicht auch nur dann vertretbar, wenn gleichzeitig die Kommissionsmotion überwiesen wird. Die wachsende Unsicherheit in der Verkehrspolitik ist nicht nur das Ergebnis eines dauernden Infragestellens von beschlossenen Massnahmen, sondern vor allem die Konsequenz von sich laufend ändernden Rahmenbedingungen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang wie der Kommissionspräsident an die Umweltschutzgesetzgebung, aber auch an die Alpen-Initiative und an die Mittelverknappung. Erwähnt werden muss auch, dass die Kostenermittlung der einzelnen Projekte jeweils auf zuwenig gesicherten Grundlagen erfolgt ist, wie uns kürzlich die Vereina-Nachkreditdebatte mit absoluter Deutlichkeit gezeigt hat.

Der öffentliche Verkehr kann sachlich nur vernetzt beurteilt werden. «Bahn und Bus 2000», Neat und Regionalverkehr weisen Überlagerungen und Abhängigkeiten auf, die keine Definition von sauberen Schnittstellen zulassen. Eine Etappierung von «Bahn 2000» hängt zwangsläufig mit einer möglichen Etappierung der Neat und vor allem mit der Neukonzeption des Regionalverkehrs zusammen. Letztlich kommen wir nicht darum herum, selbst die Verkehrspolitik der EU miteinzubeziehen. Auch wenn Beschlüsse grundsätzlich durchgezogen werden sollen, gilt es, nicht mehr gültige Entscheidungsgrundlagen zur Kenntnis zu nehmen. Im heutigen Zeitpunkt ist es wohl kaum möglich, eine Revision des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» ins Auge zu fassen. Dafür fehlen einfach die Fakten, die Unterlagen. Mit Unsicherheiten und Variablen wird die erforderliche Glaubwürdigkeit nicht erreicht.

Der vorliegende Bericht lässt einiges offen und kann darum nur teilweise befriedigen. Für Korrekturen und Ergänzungen besteht leider keine Möglichkeit. Wir haben ihn so zu nehmen, wie er ist. Fest steht für mich, dass das Konzept «Bahn und Bus 2000» nach wie vor gut ist. Raumplanerische, ökologische, wirtschaftliche und verkehrstechnische Gründe rechtfertigen mehr denn je eine Weiterentwicklung dieser Politik. Das ändert allerdings nichts an der zwingenden Notwendigkeit einer transparenteren, verständlicheren und glaubwürdigeren Verkehrspolitik. Bundesrat und Parlament sind ebenso gefordert wie die Kantone und auch die Gemeinden.

Als Vertreter des Standes Schwyz komme ich nicht um die Feststellung herum, dass neben der Ostschweiz auch die Zentralschweiz recht stiefmütterlich behandelt wird, vor allem mein Kanton. Man vertröstet uns im Bericht mit einer Aufwertung durch die Neat und deren Zufahrten, ohne aber zu erklären, worin denn diese Aufwertung effektiv bestehen soll. Ein sanftes Einschlafenlassen der SOB-Linie kann damit wohl nicht gemeint sein.

Auf wenig Verständnis stösst bei uns auch, dass die durch den Streckenausbau Zürich–Thalwil resultierende Mehrkapazität nicht zu einer Angebotserweiterung im Sinne eines integralen Halbstundentaktes Zürich–Zug–Luzern genutzt wird. Die Nachfrage wäre hier doch offensichtlich vorhanden, nämlich 10 300 Reisende pro Tag wie auf der Strecke Olten–Basel.

Die Erschliessung mit der Bahn wird immer mehr zum entscheidenden Standortkriterium für Produktions- und Dienstleistungsbetriebe. Zeitgewinn und Pünktlichkeit sind vor allem für ein Hochlohnland wie die Schweiz von Bedeutung. Wesentliche Teile von «Bahn 2000» müssen deshalb allein schon aus volkswirtschaftlichen Gründen realisiert werden. Einem etappierten Vorgehen ist sicher grundsätzlich nichts entgegenzuhalten. Aus meiner Sicht drängt sich zurzeit auch keine Änderung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» auf. Allerdings werden wir zu gegebener Zeit nicht darum herumkommen, diesen Beschluss und auch den Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, den neuen Erkenntnissen anzupassen.

Wenn ich heute unter der Bedingung einer Überweisung der Motion der Kommission für Kenntnisnahme des Berichtes votiere, so bedeutet dies nicht einfach Zustimmung. Es geschieht in Ermangelung einer tauglichen Alternative. Die moderat formulierte Motion darf nicht als Abseignung des bisher Geschehenen und schon gar nicht als Freipass für weitere Kostenüberschreitungen interpretiert werden. «Bahn 2000»

muss durchgezogen werden, nicht nur der Lötschberg-Zubringer.

Im Interesse einer konstruktiven Politik stimme ich für den Antrag der Mehrheit der Kommission.

Bloetzer Peter (C, VS): Das Schweizer Volk hat am 6. Dezember 1987 mit 57 Prozent Jastimmen dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt. Wenn wir heute, rund sieben Jahre nach dieser Abstimmung, feststellen, dass das vorgesehene Konzept nicht vollumfänglich umgesetzt werden kann, so sind wir politisch gesehen zweifelsohne in einer äusserst unkomfortablen Situation. Es geht aber darum, die ganze Angelegenheit sachlich zu prüfen. Von der Sache her ist zu prüfen, ob die Wirksamkeit des Konzeptes, wie sie durch die verkehrspolitische Grundphilosophie definiert wird, im wesentlichen durch die vorgeschlagene Etappierung erreicht wird. Es geht bei der Umsetzung der Grundphilosophie darum, mit dem Konzept «Bahn 2000», mit der Neat, mit den Rahmenkrediten für die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) sowie mit der Revision des Eisenbahngesetzes die Voraussetzungen dafür zu schaffen, die Schweiz möglichst rasch an das europäische Hochleistungs-eisenbahnnetz anzuschliessen. Es geht darum, zeitgerecht und landesweit ein modernes, konkurrenzfähiges Verkehrsangebot bereitzustellen, das einerseits den Bedürfnissen der Ballungszentren Rechnung trägt und auf der anderen Seite allen Regionen, auch den Randregionen, die notwendige Infrastruktur und die notwendigen Dienstleistungen für ein qualitatives Wachstum zur Verfügung stellt, wie wir dies in unserer gesamtpolitischen, schweizerisch-nationalen Zielsetzung immer wieder formulieren.

Worum geht es beim Konzept «Bahn 2000» in diesem Zusammenhang? «Bahn 2000» ist ein Angebotskonzept und nicht eine Bauvorlage. Das muss bei der Prüfung dieses Berichtes klar betont werden. Zur Umsetzung dieses Konzeptes braucht es Investitionen in Bauten und Rollmaterial, aber vor allem auch betriebliche Massnahmen. Es geht darum, die Leistungen zu ermöglichen, die notwendig sind, um das verkehrspolitische Ziel zu erreichen. Bei der Umsetzung dieses Konzeptes ist zu berücksichtigen, dass es sich im gesamten um einen dynamischen Prozess handelt. Selbst wenn bei der Kostenschätzung keine Fehler gemacht worden wären, müsste man heute dieses Konzept überprüfen und den verkehrspolitischen und technologischen Entwicklungen, die in der Zwischenzeit stattgefunden haben, gebührend Rechnung tragen.

In bezug auf das Vorgehen bezüglich «Bahn 2000» gibt es im Grunde genommen, wenn wir die Lage nüchtern analysieren, nur zwei Möglichkeiten: entweder die Rückweisung, wie sie von der Minderheit der Kommission beantragt wird, oder Kenntnisnahme dieses Berichtes mit dem Auftrag, ihn möglichst zeitgerecht umzusetzen.

Die Rückweisung ist kein taugliches Mittel. Auch wenn ich für den Unwillen, der bei einzelnen Votanten zum Ausdruck kommt, volles Verständnis habe, und wenn ich verstehe, dass deshalb spontan zuerst einmal an eine Rückweisung gedacht wird, so ist es doch so, dass bei einer nüchternen Prüfung der Lage lediglich eine Kenntnisnahme in Frage kommt. Die Rückweisung ist nicht das richtige Instrument, um aus der Sache herauszukommen. Im Grunde genommen gibt es deshalb keine Alternative zum Bericht des Bundesrates, weil das Knotenprinzip weitgehend erfüllt ist. Es wird auch ein grösstmöglicher Nutzen im Sinne des Gesamtsystems erreicht.

Den wichtigsten Bedürfnissen der verschiedenen Landesteile und Regionen wird Rechnung getragen. Die technologischen Entwicklungen sind ebenfalls berücksichtigt. Eine zeitgerechte Realisierung wird mit diesem Vorgehen weitgehend sichergestellt, und letztlich wird nichts verbaut. Wir können den zukünftigen Entwicklungen ohne weiteres noch Rechnung tragen.

Insgesamt kann man also mit der vorgesehenen Etappierung einverstanden sein, allerdings unter gewissen Auflagen:

Für die weiteren Etappen sind Landreserven sicherzustellen; die Sicherung der Trassierungen ist eine Notwendigkeit. Das Konzept «Bahn 2000» muss aber nach wie vor im Gesamtrahmen realisiert werden, und die übrigen Realisierungen müssen ebenfalls zeitgerecht an die Hand genommen werden.

Dazu gehört, dass man die Chancen, die dieses Konzept für den Regionalverkehr beinhaltet, effektiv umsetzt und nicht Sparübungen zu Lasten der Regionen vornimmt, um die Grossprojekte zu realisieren. Dazu gehört, dass die Neat als Netzlösung realisiert wird. Die regionalpolitischen Elemente der Neat, wie sie in den Artikeln 5 bis 8 des Alpentransit-Beschlusses enthalten sind, müssen realisiert werden. Bei einer allfälligen Etappierung müssen mindestens Gotthard und Lötschberg gleichzeitig realisiert werden. Auch der Anschluss der Ostschweiz darf nicht aufgehoben werden. Die Westschweiz muss den Zugang zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erhalten, und die Simplonlinie muss aufgewertet werden. Unter diesen Bedingungen ist die erste Etappe von «Bahn 2000» ein richtiger Schritt im Sinne unserer übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzung. Es ist richtig, dieses Konzept zeitgerecht umzusetzen; deshalb bin ich für Kenntnisnahme des Berichts und gegen eine Rückweisung.

Danioth Hans (C, UR): In diesem Saale dürfte wohl niemand ernsthaft in Abrede stellen, dass mit dem Zwischenbericht der SBB die Zeit zum politischen Handeln gekommen war. Die Gesamtsumme von 16 Milliarden Franken – nicht 18 und nicht 20, aber immerhin 16 Milliarden Franken – für das Projekt «Bahn 2000», womit der bewilligte Kredit verdoppelt worden wäre, liess die Signale auf rot schalten. Es ist mit Recht hervorgehoben worden, Bundesrat Ogi komme das Verdienst zu, rasch die Notbremse gezogen zu haben. Er liess den «Bahn 2000»-Zug aber nicht einfach anhalten, sondern stellte mit der notwendigen Anpassung des Bau- und Betriebskonzeptes sowie der vom Bundesrat bereits vorgesehenen Etappierung die Weichen für eine sichere Weiterfahrt. Die Kursänderung drängte sich aus zwei Gründen auf, aus finanziellen und technischen.

Meinem geschätzten Kollegen Büttiker muss ich auf sein Zahlenspiel hin schon etwas entgegnen. Auch Herr Büttiker stand offenbar vor einer Nebelwand oder sah im Pulverdampf seiner Kanonade die wahren Fakten nicht mehr. Denn Tatsache ist, dass die Kostenexplosion nicht allein auf mangelnde Planung zurückzuführen ist. Sie war einer der Gründe, der mag abgeklärt und die Verantwortlichen mögen zur Rechenschaft gezogen werden. Es geschah aber in den achtziger Jahren. Damals begnügte man sich hüben und drüben, auch im Parlament, mit unverbindlichen Kostenschätzungen. Was sind aber die beiden anderen Gründe?

Es sind einerseits die geänderten Umweltvorschriften: Allein für die Strecke Mattstetten–Rothrist sind das gemäss Forderungen des Buwal 600 bis 700 Millionen Franken. Eine vergleichbare Summe verlangten in diesem Bereich auch die Kantone. Die zusätzlichen Begehren der Kantone haben also zu einer massiven Verteuerung geführt.

Es ist schon Ironie des Schicksals, dass ausgerechnet Herr Büttiker, der damals zusammen mit Herrn Loretan verlangt hat, dass auch der Ösch-Önz-Tunnel, dass der Munibergtunnel und andere Verbesserungen und Änderungen geprüft und durchgeführt werden, heute dem gleichen Bundesrat zum Vorwurf macht, er habe ein Debakel veranstaltet. Das sind die Fakten, das müssen wir doch sehen! Im Ausschuss der Verkehrskommission haben wir das damals bei der Besichtigung der ganzen Strecke Mattstetten–Rothrist hautnah miterleben können. Regionale Begehren sind, wenn Sie zugehört haben, heute wieder gestellt worden, und im gleichen Atemzug sind Einsparungen verlangt worden. Wir müssen doch ehrlich politisieren!

Ein Neuüberdenken und ein vermehrtes Masshalten bei Neuinvestitionen wurden aber nicht nur durch den Zwang der Kostenexplosion initiiert, sondern auch durch die Entwicklung, die seit Ausarbeiten des Projektes vor über zehn Jahren eingetreten ist, vor allem mit dem neuen eurokompatiblen Zugssicherungs-system. Dann hat aber ganz besonders der Siegeszug des neuen Rollmaterials Pendolino, mit höheren Geschwindigkeiten sowie Doppelstockwagen, d. h. mit grösseren Zugkapazitäten, einen Durchbruch gebracht und die frühere, allzu grosse Zurückhaltung auch bei den SBB ins Unrecht versetzt. So konnte und kann die Angebotsoptimierung

in Richtung der Zielsetzung von «Bahn 2000» mittels einer sanfteren Infrastruktur und neuem Rollmaterial umgesetzt werden. Mit Recht gilt jetzt die Parole «Angebots- statt Betonkonzept». Darum ist es auch nicht korrekt, wenn man behauptet, es werde nur ein Viertel ausgeführt. Es ist überzeugend dargelegt worden, dass mit diesen aufgerechneten 7,4 Milliarden Franken die wesentlichen Ziele verfolgt werden können.

Für die rasche und innovative Umsetzung der neuen Philosophie bei «Bahn 2000» verdienen SBB und das EVED nicht Kritik, sondern Anerkennung. Indessen kann sich das Parlament nicht einfach mit der Kenntnisnahme begnügen und zur Tagesordnung übergehen. Ich teile die Auffassung von Herrn Büttiker zwar nicht, wonach der Bericht zur Ergänzung zurückgewiesen werden müsse, nach dem Motto: halt-rechtsumkehrt-vorwärts marsch! Das bringt uns nichts.

Der Bundesrat hat in diesem Bericht und in Zusatzpapieren, die der Kommission zugänglich gemacht wurden, klar und erschöpfend Auskunft gegeben, soweit dies über die erste Etappe hinaus überhaupt möglich ist. Weitere Etappen und entsprechende Finanzbeschlüsse können im gegenwärtigen Zeitpunkt seriöserweise – ich betone: seriöserweise – überhaupt nicht vorgelegt werden, zumal die Rahmenbedingungen für die Zukunft völlig ungewiss sind. Das sind nicht nur die technischen, das sind nicht nur die finanziellen Fragen, das ist auch die Frage, welchen Stellenwert wir der Förderung des öffentlichen Verkehrs geben wollen. Es ist auch die Frage, wie wir die Kostenwahrheit verwirklichen. Auch diese Frage wird sich auf die Investitionen auswirken.

Im Vergleich zu Herrn Loretan ziehe ich aus diesem Zwischenbericht gerade die gegenteiligen drei Schlussfolgerungen:

1. Die Zielsetzung wird optimiert und nicht in Frage gestellt.
2. Die erste Etappe liegt genau auf der Linie der Zielsetzung gemäss Artikel 1 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000».
3. Die Verwirklichung der ersten Etappe präjudiziert die weiteren Etappen in keiner Weise, weder technisch noch politisch.

Doch muss der Bundesrat wissen – das ist der Grund für unsere Kommissionsmotion –, was das Parlament von ihm für die weitere und nähere Zukunft erwartet. Das Parlament sieht sich nämlich hier und heute mit der prinzipiellen Frage konfrontiert, ob die durch finanziellen Zwang und technische Evolution hervorgerufene Neuausrichtung des Konzeptes «Bahn 2000» einer (formellen) Änderung des Konzeptbeschlusses bedarf und wann dies allenfalls zu geschehen hat. Mit dem Hinweis auf die dem Bundesrat unbestrittenweise zustehende Kompetenz zur Etappierung kann diese Frage natürlich nicht abgetan werden. Mit Recht wird aber darauf hingewiesen, dass vorerst nur jene Bauten erstellt werden, auf die, aus heutiger Sicht, auf keinen Fall verzichtet werden kann – vor allem die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, das ist zur Genüge gesagt worden. Auch wenn der Bundesrat im Brustton der Überzeugung erklärt, von einem Verzicht könne heute keine Rede sein, so lässt er doch offen, dass sich unter Umständen einzelne Neubaustrecken erübrigten oder andere ins Bauprogramm aufgenommen werden könnten (Bericht Ziff. 4). Ich nenne nur ein Beispiel, ohne jemandem oder einer Region nahezutreten zu wollen. Lesen Sie im Bericht auf Seite 36: «Der Systemknoten Winterthur kann auch ohne Brütternertunnel verwirklicht werden»

Das vom Bundesamt für Verkehr beim Bundesamt für Justiz eingeholte Rechtsgutachten relativiert zwar den Stellenwert der vier Neubaustrecken und bezeichnet die Verwirklichung des ursprünglichen Konzeptes mit anderen Mitteln – Pendolino- und Doppelstockzüge statt Streckenausbauten – als vertretbare Abweichung. Doch vermag die Verwaltung die Tatsache nicht aus der Welt zu schaffen, dass die Neubaustrecken expressis verbis eben einen Bestandteil des vom Volk im Jahr 1987 genehmigten Bundesbeschlusses bilden. Hier gebe ich Herrn Loretan recht, ja noch mehr: Das Referendum gegen den Bundesbeschluss wurde unter dem Motto «Nein zu den Neubaustrecken» ergriffen, dem der Bundesrat im Abstimmungsbüchlein lapidar die Tatsache entgegenhielt: «Ohne die vier Neubaustrecken kann die 'Bahn 2000' nicht realisiert werden.»

Der heutige Bundesrat hat dieses verfluchte Abstimmungsbüchlein allerdings nicht zu vertreten, das zum Trost unseres Departementsvorstehers. Die eigentliche Problematik liegt aber nicht bei der heutigen Neuausrichtung, sondern beim rechtlichen Konzept des Bundesbeschlusses. Das Bundesamt hat mit vollem Recht bemängelt – der Kommissionspräsident hat dies heute klar ausgeführt –, dass die allgemeine Zielsetzung von «Bahn 2000», obschon sie eigentlich keinen rechtsetzenden Planungsentscheid darstellt, seinerzeit in Artikel 1 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» in die Form eines rechtsetzenden Beschlusses gekleidet wurde. Hier wurde der grundlegende rechtliche Fehler begangen. Das Parlament hat diese Ergänzung zu verantworten, indem es zusätzlich zu den vom Bundesrat lediglich zum Entscheid vorgelegten Neubaustrecken auch die Zielsetzung in den Bundesbeschluss aufgenommen hat. Parlament und Volk haben somit in der Folge etwas genehmigt, das man damals in seiner ganzen Tragweite noch nicht absehen konnte. Es ist nicht ganz fair, wenn man aus diesem seinerzeitigen Umstand heute dem Bundesrat einen Strick drehen will.

Um so eher dürfte heute die politische Einsicht vorhanden sein, dass die Anpassung zur gegebenen Zeit als Ausfluss der generellen Volksgenehmigung zu interpretieren ist. Jedenfalls wird kein vernünftiger Mensch dereinst auf der Verwirklichung von Neubaustrecken beharren, wenn sich deren Notwendigkeit, dank neuem Rollmaterial oder aus anderen Gründen erübrigt haben sollte. Nur so lassen sich ja die Substituierung und der Einsatz von besserem, teurem Rollmaterial rechtfertigen.

Nur sture Leute verschliessen sich neuen Erkenntnissen. Das Volk zeigt sich keineswegs stur, vor allem nicht, wenn es offen und ehrlich ins Bild gesetzt wird. Das Volk will, Herr Küchler, nicht unbedingt – «ums Verrode», um es so zu sagen – neue Abstimmungen; es will, dass sich die Behörden an die Beschlüsse halten und dass man offen und ehrlich die Konsequenzen auf den Tisch legt, wenn die Beschlüsse aus irgendeinem Grunde nicht mehr in der ursprünglichen Form vollzogen werden können. Nur mit einer offenen und vorausschauenden Politik schafft das Parlament in der Öffentlichkeit Transparenz und damit auch das unerlässliche Vertrauen.

Für das Projekt «Bahn 2000» wird mit der Kommissionsmotion dem Bundesrat der Auftrag zum rechtzeitigen Handeln erteilt. Er hat zu gegebener Zeit beziehungsweise rechtzeitig ans Parlament heranzutreten, damit die Entscheidungsbefugnis des Parlaments, nötigenfalls des Volkes, nicht durch die Entwicklung überholt wird. Dass der Bundesrat dem Parlament rechtzeitig Unterlagen für neue Verpflichtungskredite unterbreitet, dürfte unbestritten sein. Ich bin, wie Herr Bisig, der Meinung, die Kenntnisnahme und die Überweisung der Motion mit den beiden Aufträgen bildeten ein für unsere politische Behörde unteilbares Ganzes.

Rüesch Ernst (R, SG): Die desolatte finanzielle Lage der Eidgenossenschaft verlangt eine Überprüfung aller Zukunftspläne dieses Staates, auch im Sektor Verkehr, also auch beim Projekt «Bahn 2000». Ganz sicher können wir in das Projekt «Bahn 2000» nicht mehr finanzielle Mittel stecken, als beschlossen worden sind. Das ist vollkommen unmöglich. Wir müssen also etappieren. Wir müssen Prioritäten setzen und Einsparungsmöglichkeiten finden. Dabei gilt für die ganze Schweiz eine gewisse Opfersymmetrie. Heute morgen haben die Vertreter der verschiedenen Regionen ihre Position eingenommen, und gestatten Sie mir, in diesen Reigen auch die Position der Ostschweiz einzubringen. Ich hoffe nur, dieser Positionsbezug führe nicht über kurz oder lang zu sogenannten Verteilungskämpfen, von denen unser Jahrzehnt langsam dominiert wird – nicht zum Vorteil der Eidgenossenschaft.

Die Ostschweiz horchte auf, als man da und dort in der Eidgenossenschaft festhielt, dass im Rahmen der Neat und der «Bahn 2000» die seit 100 Jahren verkehrspolitisch benachteiligte Ostschweiz einmal mehr benachteiligt werden soll. Man solle alles realisieren, nur auf den Anschluss der Ostschweiz könne man verzichten. Am 17. November 1993 hat Herr Bundesrat Ogi vor der Bundeshauspresse erklärt: «Wenn wir etappieren müssten, können Sie nicht sagen, dass die Ostschwei-

zer dann die ersten sind, die drankommen. Da können Sie sicher sein.» Soweit Ihre Worte aus der Zeitung, Herr Bundesrat. Wir Ostschweizer vertrauen auf dieses bundesrätliche Wort.

Die Optimierung des Angebots mittels modernen Rollmaterials und der Substituierung einzelner Neubaustrecken ist aus finanziellen Gründen zu unterstützen. Deshalb ist das neue Angebotskonzept im St. Galler Rheintal auch zu akzeptieren, wobei die Verbindungen St. Gallen–Chur ausgebaut werden, dafür der Regionalverkehr tagsüber von Bussen besorgt wird. Der Bau von Doppelspurinseln ist somit vorderhand nicht notwendig. Wir sagen vorderhand, weil eine Zunahme des Gütertransitverkehrs auf dem späteren Neat-Zubringer Sargans–Hirzeltunnel einen Ausbau zur gegebenen Zeit dennoch rechtfertigen würde. Ebenfalls bin ich aus Gründen der Finanzknappheit damit einverstanden, dass der Brüttenertunnel zwischen Zürich Flughafen und Winterthur vorderhand zurückgestellt wird. Dies unter folgenden Bedingungen:

1. Bereitstellung genügender Kapazitäten auf dieser Strecke, damit ein reibungsloser S-Bahnbetrieb möglich ist und die Intercity-Verbindungen zu den verschiedenen Orten der Ostschweiz garantiert sind.

2. Fahrzeitverkürzung im Intercity-Verkehr durch den Einsatz von Neigezügen.

3. Zusicherung seitens des Bundesrates, dass er gewillt ist, diese Bauvorhaben in einer späteren Etappe von «Bahn 2000» zu realisieren. Immerhin ist die Neubaustrecke Zürich Flughafen–Winterthur Bestandteil des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» vom 19. Dezember 1986, der in der Referendumsabstimmung angenommen wurde. In Artikel 4 Absatz 3 dieses Beschlusses heisst es: «Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung des Konzeptes 'Bahn 2000'.» Ein definitiver Verzicht auf dieses Bauwerk würde dieser Bestimmung widersprechen und erforderte eine Abänderung des Bundesbeschlusses.

Unverständlich bleibt der Verzicht auf die Verlängerung der Doppelspur St. Gallen–Rorschach. Nachdem dieses jahrzehntealte Begehren der Ostschweiz für den grössten Teil der Strecke erfüllt ist, die von Goldach bis Engwil bei Mörschwil vollendet ist, sieht niemand ein, dass das ganz kurze Stück zwischen Engwil und St. Gallen–St. Fiden als Engpass weiterbestehen soll. Gemäss Bericht des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons St. Gallen kommt es hier bei Verspätungen immer wieder zu Friktionen, und ich muss fragen: Was hat es für einen Wert, ein solches Bauvorhaben beinahe zu vollenden, von Goldach bis Engwil bei Mörschwil, und das kleine Stück nachher nicht mehr auszuführen? Damit wird der Wert des ganzen Werkes in Frage gestellt. Was wir haben, ist ein Haus ohne Dach. Weil es bei uns viel regnet, das heisst, sehr viele Verspätungen vorkommen, sollte dieses Dach gebaut werden.

Die Ostschweizer sind ausserordentlich kompromissbereit. Wir verweisen nochmals auf einen anderen Bundesbeschluss, auf den Bundesbeschluss zum Bau der Alpentransversalen. Darin ist auch der Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz verlangt. In diese Verbindung Zürich–München gehört auch die Bahnlinie St. Gallen–Rorschach. Vom Genfersee bis zum Bodensee haben Sie eine Doppelspur mit Ausnahme dieses kleinen Stückes östlich von St. Fiden.

Herr Bundesrat, die Ostschweizer waren immer gute Staatsbürger. Ihnen ist die Sanierung der Staatsfinanzen heute ein Anliegen von höchster Priorität. Wir sind bereit, Opfer zu bringen, aber eine Politik, bei der uns nur noch das blosse Hemd bleibt, um damit die Tränen abzutrocknen, könnten wir nicht akzeptieren.

Bühler Robert (R, LU): «Bahn 2000» bedeutete 1986 Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter. Dichtere Zugangebote, kürzere Reisezeit, Halbstundentakt auf verkehrstarken Strecken, attraktivere Dienstleistungen und vier neue Linien mit «gleichsam Rückgratsfunktion», wie es in der Botschaft 1985 so schön heisst.

Die Aufbruchstimmung ist verfliegen, das «Rückgrat» von «Bahn 2000» mehrfach gebrochen, wenn nicht in sich zusammengefallen. Was sind die Gründe?

Der Hauptgrund liegt darin, dass der Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» und der Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, nicht oder nicht mehr deckungsgleich sind. Eine Abweichung von 30 Prozent nahmen wir in Kauf, auch damit verbundene Konzeptänderungen. Aber eine Abweichung von über 100 Prozent muss hinterfragt werden. Die Argumente der Rechtfertigung des Bundesrates für die unglaubliche Differenz reichten nicht aus, denn die Mehrheit der Argumente musste 1986 für den Streubereich von 30 Prozent erhalten. Was heisst zum Beispiel die lapidare Feststellung im Bericht (Ziff. 143), in den achtziger Jahren seien bei der Projektführung Unzulänglichkeiten aufgetreten? Als Schlussfolgerung werde ich der GPK als ihr Präsident beantragen, sie solle verlangen, dass ihr im Rahmen des Geschäftsberichtes 1994 in einem detaillierten Bericht die Gründe für die Kreditdifferenzen zwischen 1985 und 1991 des Projektes «Bahn 2000» sowie die jeweiligen Verantwortlichkeiten bekanntzugeben seien. Ob dann eine Inspektion notwendig wird, wird sich erst nach der Beratung dieses Berichts zeigen. Ich hoffe, dass Herr Piller mit dieser Lösung einverstanden ist. Er hat zwar nicht zugehört. (*Heiterkeit*)

Noch ein Wort aus Luzerner Sicht. Frau Josi Meier, meine Luzerner Kollegin, hat in dieser Angelegenheit die gleiche Sicht. Von den Abstrichen ist einmal mehr wieder vor allem Luzern betroffen. Im Knotenbahnhof Luzern muss man nach dem neuesten und zukünftigen Konzept immer noch bis zu 30 Minuten auf Schnellzugsanschlüsse warten. Andernorts werden riesige Summen eingesetzt, um wenige Minuten kürzere Fahrzeiten zu erreichen. Es ist nicht zumutbar, 30 Minuten auf Schnellzugsanschlüsse zu warten. Versprochene Halb- und Ganzstundentakte werden nicht realisiert. Bei der Neat-Vorlage und der Forderung nach einem Tiefbahnhof vertröstete man Luzern stets auf die «Bahn 2000», dann werde es wesentlich besser. Heute könnte man verzweifeln, wenn man sieht, dass in Luzern und für die Region Luzern kaum etwas getan wird. Und trotzdem: Durch betriebliche Massnahmen und entsprechende Materialwahl könnten, wenn sofort gehandelt würde, einige unverzichtbare Forderungen erfüllt werden. Darauf hoffen wir, und darauf pochen wir. Herr Kollege Kuchler hat Ausführungen dazu gemacht. Diese will ich unterstützen. Seine allgemeinen Ausführungen, die eher etwas Schönfärberei waren, kann ich jedoch nicht unterstützen. Drei Forderungen nehme ich nochmals auf:

1. Der integrale Halbstundentakt Luzern–Zürich. Luzern–Zürich ist eine der am stärksten benutzten Schnellzuglinien: 10 300 Reisende pro Tag, genau gleich viel wie auf der Strecke Olten–Basel. Vergleichen Sie das Angebot Olten–Basel mit dem Angebot Luzern–Zürich, und dann werden Sie feststellen, dass Luzern wirklich benachteiligt wird.

2. Das Weiterführen von Hochleistungszügen nach Luzern. Die Tourismusregion braucht internationale Verbindungen. Letzte Woche wurde bekannt, dass probeweise für zwei Jahre Hochleistungszüge aus Norddeutschland nach Luzern geführt werden. Luzern zahlt – auch das ist ein Novum – an dieses «Entgegenkommen». Es darf aber, Herr Bundesrat, nicht beim Versuch bleiben.

3. Das Führen zusätzlicher Züge im Berufsverkehr. Wir fordern den Halbstundentakt auf stark befahrenen Regionalstrecken nur in den Spitzenzeiten. Bescheidenheit macht sich hier in Bern nicht bezahlt, Herr Daniöth, eher Sturheit. Herr Bundesrat, Luzern erwartet Verbesserungen, «Bahn 2000» hin oder her.

In diesem Sinne nehme ich vom Bericht Kenntnis und unterstütze die Kommissionsmotion.

Rhinow René (R, BL): Es ist naheliegend, dass dieser Bericht auch aus der Sicht der Regionen beurteilt und behandelt wird. Ich gehe nicht so weit wie mein geschätzter Ratskollege Bühler Robert und stelle auch keine Vergleiche an, wo die Betroffenheit grösser oder kleiner ist. Ich muss nur sagen: Auch mein Kanton ist von diesem Bericht betroffen.

Mich befriedigen in diesem Bericht insbesondere die Ausführungen über die Strecke Basel–Olten nicht. Der Bundesrat sagt, der vorgesehene Juraübergang müsse nicht sofort ge-

baut werden. Nun gut, zweifellos haben sich einige, aber lange nicht alle Rahmenbedingungen für den Juradurchstich geändert. Es ist festzuhalten, dass die Strecke Muttenz–Olten klarer Bestandteil des Konzeptes «Bahn 2000» und des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» ist. Einige Vorredner haben auf die Bedeutung dieses Bundesbeschlusses hingewiesen.

Der Bundesrat bringt andere Übergänge ins Spiel, er spricht vom Bözberg und vom Grenchenberg. Beide figurieren nicht in diesem Konzept. Ich sage hier, auch als Jurist, dass bei einem klaren Wortlaut des Bundesbeschlusses den Auslegungskünsten enge Grenzen gesetzt sind. Der Bericht schweigt sich darüber aus, was zwischen Liestal und Sissach in der nächsten Zeit, also vor der Realisierung einer zweiten Etappe, zu geschehen hat.

Der Adlertunnel (Muttenz–Liestal) ist im Bau, aber der Anschluss in Liestal ist ungeklärt. Ohne Neubaustrecke Liestal–Olten stellt der Adlertunnel eine echte Fehlinvestition dar. Vor allem nehmen die Erwägungen des Bundesrates – ich darf mich hier auch einigen Vorrednern anschliessen – keine Rücksicht auf die Neat, wie wenn diese beiden Unternehmungen noch getrennt behandelt werden könnten. Für unseren Kanton spielt gerade diese Verknüpfung eine grosse Rolle.

Ich frage Sie, Herr Bundesrat: Warum ist bis heute nicht zumindest auf das ungenügende SBB-Projekt Liestal–Olten verzichtet worden? Immer noch bestehen das Auflageprojekt und der Enteignungsbann für ein Projekt – darin sind sich heute, so glaube ich, praktisch alle einig – ohne jede Zukunftschance. In Baselland versteht man dies nicht.

Ich bitte Sie, die Sistung aufzuheben und das Projekt als undurchführbar zurückzuziehen. Eine tragfähige Variante liegt ja vor. Der grundsätzliche Entscheid für einen Juradurchstich und für die Durchfahrt durch Liestal muss vor einem provisorischen Anschluss der Neubaustrecke Muttenz–Adlertunnel in Liestal fallen.

Ich bitte Sie, diese nun langjährigen Sorgen des Kantons, den ich hier verrete, ernst zu nehmen.

Onken Thomas (S, TG): Auf der heutigen Traktandenliste steht meine Interpellation 93.3521 «'Bahn und Bus 2000'. Regionalverkehr in der Ostschweiz». Statt die Begründung meines Vorstosses erst später zu liefern, möchte ich sie in das Votum zum Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» einbetten. Ich möchte in den letzlich zwar unumgänglichen, aber traurigen Abgang auf das ursprüngliche Konzept einstimmen. Ich habe meine Interpellation schon am 8. Oktober des letzten Jahres eingereicht. Jetzt schreiben wir den 4. Oktober 1994. Man sieht also, dass die beiden Vorlagen gemeinsam traktandiert worden sind, weil meine Interpellation sehr eng mit diesem Bericht verbunden ist.

Die Überarbeitung des Konzeptes «Bahn 2000» ist an Rahmenbedingungen geknüpft, die die Westschweiz gegenüber der Ostschweiz bevorzugen, die den Neat-Zufahrtsstrecken gegenüber anderen Linien Priorität einräumen und die ursprüngliche raumplanerische Anforderungen aufgeben, nämlich das Versprechen, bessere Verbindungen für alle Regionen zu schaffen. Was zählt, sind einzig noch die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit. Wer nicht in dieses Schema hineinpasst, in diesen «approche commerciale», wie ihn Herr Cavadini Jean genannt hat, der ist out, und die Ostschweiz gehört hier ganz klar dazu. Sie ist eine Verliererin.

Wenn ich meinen Kanton betrachte, so muss ich sagen, Herr Bundesrat Ogi – ich habe es schon einmal gesagt, als wir den Geschäftsbericht 1992 der SBB besprochen haben –: Im Thurgau findet «Bahn 2000» in dieser gestrafften, etappierten Form schlicht nicht mehr statt! Wir werden zwar mit Doppelstockwagen getröstet, von denen aber der Thurgau nicht profitiert, weil sie auf anderen Streckenabschnitten dringender gebraucht werden. Wir werden auf eine Zeitersparnis von 8 Prozent verwiesen, die netzweit erreicht werden soll, dem Thurgau aber kaum Vorteile bringt, weil diese Zeitersparnis auf Linien erzielt wird, die für den Kanton keine oder nur eine sehr geringe Bedeutung haben.

Das Rückgrat jeglicher Aufwertung des öffentlichen Verkehrs wird im Kanton Thurgau hingegen nicht verwirklicht, nämlich

die Schnellzugsverbindung aus dem Raum Konstanz/Kreuzlingen über Weinfelden nach Zürich. Eine Agglomeration von rund 120 000 Einwohnern mit einem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum wird also weiterhin schlecht bedient und bleibt aus dem Schnellzugsnetz ausgeschlossen. Damit geht zugleich auch der in Aussicht gestellte Halbstundentakt auf der Thurtallinie verloren, angeblich weil die Nachfrage zu klein sei. Immerhin befahren die Strecke Weinfelden–Frauenfeld 6100 Bahnreisende pro Tag, Frauenfeld–Winterthur sogar 7400, also gleich viele, ja sogar deutlich mehr als die Strecke Bern–Biel mit ebenfalls 6100 Reisegästen, für die der Halbstundentakt vorgesehen ist. Aber diese Strecke liegt eben auch im Kanton Bern!

Grundlegende Versprechen werden nicht eingehalten, Versprechen, die vor der Abstimmung gemacht worden sind: Häufiger, rascher, direkter, bequemer hiess die Losung im Abstimmungskampf zu «Bahn 2000». Doch das wird in der Ostschweiz zur Illusion. Teilweise sind sogar gegenteilige Begriffe angesagt: seltener, langsamer, umständlicher.

Wie die Vorlage heute präsentiert wird, hat sie mit der ehemaligen einfach nichts mehr zu tun. Da muss man sich schon fragen: Hätte der Thurgau auch unter diesen Voraussetzungen zugestimmt? Hätte er auch zur Neat unter dieser Voraussetzung ja gesagt, nachdem vor der Neat-Abstimmung nochmals die gleichen Versprechen wiederholt worden sind? Nie und nimmer hätte er es getan!

Herr Küchler hat vorhin gesagt, man müsse jetzt dieser ersten Etappe zustimmen, weil man in der Bevölkerung nicht länger nur Worte hören wolle, sondern endlich Taten sehen möchte. Ja, in der Tat, das möchte man, aber in der Ostschweiz wird man weiterhin noch lange darauf warten müssen!

Im Bericht steht, dass auf kleinere Streckenkorrekturen auf der Thurtallinie verzichtet werde, weil sie wenig gebracht hätten: eine Fahrzeitverkürzung von drei Minuten, und diese liege schliesslich «unterhalb der Grenze der subjektiven Wahrnehmung» (Ziff. 224.2). Da gebe ich Ihnen recht. Aber die subjektive Wahrnehmung in meinem Kanton und in grossen Teilen der Ostschweiz ist vieler anderer Massnahmen wegen so geschärft, dass wir uns letztlich eben doch im Stich gelassen fühlen! Wir bleiben im Abseits, und von einem «équilibre national» kann keine Rede sein. Das gilt besonders für die Grenzregion Kreuzlingen/Konstanz, die von den SBB stiefmütterlich behandelt wird; dort macht erneut eine initiative Privatbahn den SBB vor, was realisiert werden könnte und worin echtes grenzüberschreitendes Denken und Handeln besteht.

Aber die Mittel-Thurgau-Bahn, die jetzt über Konstanz und Singen bis nach Engen fährt, kann auch nicht wettmachen, was an Schnellzugsverbindungen nach Zürich fehlt und was durch eben diese Schnellzugsverbindungen an zusätzlichem Marktpotential erschlossen werden könnte. Die SBB-Politik endet an der Grenze und die der Deutschen Bundesbahn ebenfalls. Es kann auch hier nicht zusammenwachsen, was als Euregio eigentlich zusammengehört.

Das Zusammenwachsen, das wird der Strasse überlassen. Die Nationalstrassen werden bekanntlich ebenfalls im EVED geplant und verwirklicht. Auf der deutschen Seite rückt die D 33 wie jetzt auf der Schweizer Seite die N 7 allmählich gegen die Grenze vor, und ein überdimensionierter Zollhof soll sie demaleinst zusammenschliessen. Mit anderen Worten: Dem motorisierten Individualverkehr wird der rote Teppich ausgerollt. Zürich–Konstanz und zurück, das ist locker in 35 Minuten zu machen, während man mit der Bahn unter heutigen Voraussetzungen eineinhalb Stunden unterwegs ist. Die Konsequenzen sind völlig klar: noch weniger Nachfrage nach der Bahn; noch weniger mögliche Wirtschaftlichkeit; noch weniger Grund, an der heutigen Situation in Zukunft etwas zu ändern; noch mehr unerwünschte Nebeneffekte – Stichwort Luftreinhaltung/Umwelt – und schliesslich sinkende Lebensqualität für alle.

Ich möchte für dieses Projekt einmal eine lupenreine Gesamtrechnung sehen, eine wirklich differenzierte Vollkostenrechnung: einerseits die auch von mir nicht bestrittenen, notwendigen Einsparungen bei «Bahn 2000» durch Verzicht, durch Rückstellungen: auf der anderen Seite die für bestimmte Teile der Bevölkerung anfallenden sozialen Kosten, die den Rand-

regionen entstehenden wirtschaftlichen Nachteile, die anfallenden Umweltschäden, die gesundheitlichen Folgekosten, der gesamte valorisierte Verlust an Lebensqualität. Das sollte man alles einmal sorgfältig zusammenrechnen und miteinander vergleichen. Dann sähe nämlich die Rechnung auch hier ganz anders aus.

Wir leiden in der Verkehrspolitik unter dem gleichen Problem, das wir bei der Sozialpolitik beklagen: Die einzelnen Sektoren werden immer nur isoliert betrachtet und nie in einen differenzierten Zusammenhang gestellt.

Wie lange, Herr Bundesrat, soll die Ostschweiz noch warten? Wir sind bei diesem ersten Abschnitt also nicht dabei. Im zweiten oder im dritten dann vielleicht – aber wann, wie und mit welchen Mitteln?

Herr Bisig hat gesagt, «Bahn 2000» müsse durchgezogen werden. Er glaubt noch daran, dass das Konzept – obwohl jetzt etappiert wird – dereinst doch noch vollständig verwirklicht wird. Ich muss sagen: Ich hege die grössten Zweifel. Diese Abstriche und diese Zurückstufungen sind ziemlich definitiv. «Bahn 2000» ist für uns Ostschweizer wahrscheinlich abgehakt. Sonst möchte ich einmal etwas an Zusage, an verbindlicher, verlässlicher Zusage hören, das uns wirklich Hoffnung und Zuversicht geben kann.

Es ist nur absehbar, dass wir eine gleiche Etappierungsbotenschaft auch zum Neat-Projekt vorgelegt bekommen. Es wird dort genau gleich enden, dass ein Paket aufgeschnürt werden muss und dass Etappierungen vorgenommen werden. Die Ausführungen, die Herr Piller zu «Bahn 2000» gemacht hat, mit der Suche nach Verantwortlichen, die uns damals falsche Zahlen vermittelt haben, wird man in zwanzig Jahren auch über die Neat zu hören bekommen. Und das erste, was geopfert wird, das kann ich jetzt schon voraussagen, wird erneut der Einbezug der Ostschweiz in das Neat-Konzept sein. Sollte das Neat-Vollprogramm wider Erwarten doch durchgezogen werden, dann wird das so viele Mittel binden, dass jeder Ausbau des Regionalverkehrs in unserer Region, jede verbesserte Anbindung der Peripherie ohnehin vergessen werden kann, weil sie hinter die Prioritäten der Neat zurückgestellt werden.

Wir können uns nicht mehr alles leisten; damit bin ich einverstanden. Ich wiederhole aber, was Herr Rüesch zuvor sagte: Es braucht in diesem Falle eine gewisse Opfersymmetrie, die einzufordern und zu erwarten ist. «Bahn 2000» darf nicht allein im Mittelland stattfinden. Es ist eine raumplanerische und regionalpolitische Ausgewogenheit zu verlangen. Diese wird bei dieser Art Etappierung jedoch nicht gewährt. Hier regieren nicht mehr die Grundsätze der Solidarität, der Einbindung, des Ausgleiches, die in der Verkehrspolitik unseres Landes eine grosse Bedeutung haben müssen, sondern hier regiert das sehr einseitig interpretierte Zeitgeist-Diktat der Wirtschaftlichkeit. Die Folgen davon werden uns noch einholen.

Schoch Otto (R, AR): Ich hatte ursprünglich ein Votum vorbereitet, weil ich vor dieser Debatte der Auffassung war, der Minderheitsantrag Büttiker sei nicht chancenlos. Ich habe mich zum Wort gemeldet, weil ich meinerseits diesen Antrag nicht unterstützen kann und nicht unterstützen will. Im Verlaufe der Debatte habe ich jetzt festgestellt, dass die Gefolgschaft für die Antragsteller Büttiker und Loretan bescheiden, sehr bescheiden ist, und bei dieser Sachlage habe ich eigentlich nicht mehr viel zu sagen.

Wenn ich trotzdem nicht ganz darauf verzichten möchte, hier zu votieren, dann deshalb, weil es vielleicht gar nicht unbillig ist, wenn sich im Verlaufe dieser langen Auseinandersetzung, die wir heute vormittag hier geführt haben und führen, wenigstens ein Ratsmitglied vernehmen lässt, das keine regionalen Begehlichkeiten anmelden möchte und das keine Interessenbindungen offenlegen muss.

Zwar trifft durchaus zu, was die Herren Rüesch und Onken gesagt haben. Aber ich darf einfach daran erinnern, dass die beiden Kantone Appenzell-Ausserrhodon und Appenzell-Innerrhodon die einzigen Kantone in der ganzen Schweiz sind, die über keinen Meter SBB-Linie verfügen. Natürlich profitieren wir vom Konzept «Bahn und Bus 2000» auch, aber wir sind immerhin abgekoppelt von den SBB. In diesem Sinne meine ich, dass es uns vielleicht ein bisschen leichter fallen dürfte, eine

ungetrübte, eine klare Optik einzuhalten, als das für Ratsmitglieder der Fall ist, die von der ganzen Problematik «Bahn 2000» und SBB so intensiv betroffen sind wie die Herren Büttiker und Loretan. Sie vertreten Interessen, die an sich durchaus legitim sind, die ihnen aber doch die Optik etwas eintrüben oder eingetrübt haben, und aus dieser – wie ich meine – eingetrübten Optik heraus haben sie dann den Antrag auf Rückweisung des bundesrätlichen Berichtes gestellt.

In der Sache – das muss ich hier klar zum Ausdruck bringen – teile ich zwar die kritische, die sehr kritische Haltung, die in verschiedenen Voten zum Ausdruck gekommen ist, insbesondere z. B. im Votum von Herrn Piller. Da bin ich ganz gleicher Meinung, und ich teile in diesem Sinne auch die Kritik der Herren Büttiker und Loretan.

Ich bin auch froh, dass Herr Bühler Robert in aller Form die Erklärung abgegeben hat, dass sich die GPK mit dem ganzen Debakel beschäftigen wird. Trotzdem würde ich es aber für falsch halten, wenn der Bericht an den Bundesrat zurückgewiesen würde. Eine Rückweisung wäre nur dann sinnvoll, wenn sie uns weiterhelfen und wenn sie uns aus der höchst unglücklichen Situation herausführen würde. Aber gerade das würde die Rückweisung sicher nicht bringen; denn die Rückweisung würde nichts daran ändern, dass bei den SBB lausig geplant wurde, dass sich die technischen Vorgaben in der Zwischenzeit geändert haben, dass Umweltvorschriften neu dazugekommen sind, die jetzt mitberücksichtigt werden müssen, dass also alles – mit anderen Worten – einfach mehr kostet und dass das ursprüngliche Konzept praktisch effektiv unrealisierbar geworden ist.

Herr Büttiker hat gesagt, im Rückspiegel betrachtet sei die Vorlage «Bahn 2000» die am liebsten vorbereitete Abstimmungsvorlage aller Zeiten gewesen. Selbst wenn Herr Büttiker recht haben sollte, dürfen wir Entscheidungen in der Politik nicht mit dem Blick in den Rückspiegel fällen, sondern Politik muss gerade im Bereich öffentlicher Verkehr heissen: Lösungen für die Zukunft suchen und Lösungen für die Zukunft realisieren. Gerade solche Lösungen zeigt uns der Bericht des Bundesrates auf. Ich meine, der Bundesrat habe aus dem, was ihm vorlag, das Beste gemacht. Ich teile hier auch die Auffassung von Herrn Daniotti: Der Bundesrat hat die Bremse angezogen, die Weiche gestellt, aber den Zug glücklicherweise nicht ganz zum Anhalten gebracht.

Aus dieser Sicht heraus bin ich der Meinung, dass es richtig ist, wenn wir vom Bericht Kenntnis nehmen und ihn nicht an den Bundesrat zurückweisen.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Das Spektrum der sich uns bietenden Problematik ist intensiv und umfassend ausdiskutiert worden. Ergänzend deshalb nur ein paar kurze Bemerkungen.

Ich darf an meine Schlussbemerkung im Rahmen der Einleitung anknüpfen, als ich sagte: «Die Kommission möchte mit Nachdruck festhalten, dass dieser ersten Etappe weitere folgen müssen. Hier geht es um die Beachtung des Volkswillens, der 1987 klar bekundet wurde; und es geht um die politische Glaubwürdigkeit all jener, die sich für das Projekt 'Bahn 2000' eingesetzt haben.»

In der Tat ist auch in der heutigen Diskussion die zentrale Sorge der Sicherung der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» zum Ausdruck gekommen, insbesondere in bezug auf die Gewährleistung der Fortsetzung durch die Ausführung der Folgeetappen. Hier scheiden sich nun die Geister.

Die Kommissionsminderheit möchte Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, «über den Umfang, Zeitraum und Finanzierung der nächsten Etappen von 'Bahn und Bus 2000' verbindlich Auskunft zu geben», und dann «aufgrund dieser Ergänzungen im Bericht die Anpassungen der beiden Bundesbeschlüsse zu überprüfen».

Die Kommissionsmehrheit legt Ihnen demgegenüber die Motion 94.3322 vor. Sie möchte die gleichen Ziele über den Motionsweg verwirklichen. Die Minderheit verlangt verbindliche Auskunft über Umfang, Zeitraum und Finanzierung der nächsten Etappe, während die Mehrheit auf die Festlegung solcher Daten verzichten möchte – dies insbesondere, damit die Möglichkeit offenbleibt, sich an künftigen Bedürfnissen und Gege-

benheiten zu orientieren. Da können Aspekte der eisenbahntechnischen Entwicklung, der Nachfrageentwicklung beim Personen- und Güterverkehr, aber auch die Lage der Bundesfinanzen mitbestimmend sein. Zu Recht wurde darauf hingewiesen – ich habe es einleitend festgehalten –, dass es sich beim Konzept «Bahn 2000» um ein Angebotskonzept handelt, basierend auf einem dynamischen Prozess, das sich weiterentwickelt und auch weiter zu entwickeln ist.

Mit der Motion will die Kommission, dass das Parlament rechtzeitig über die Entwicklung informiert und nötigenfalls auch eine Änderung des Bundesbeschlusses vorgelegt wird. Die Schnittstelle wird dort definiert, wo es möglicherweise zu einem Verzicht auf eine der als «Rückgrat» des Beschlusses zu bezeichnenden vier Stammlinien kommen könnte.

Die Kommission hat sich in diesem Punkt an die Auffassung des Bundesamtes für Justiz angelehnt, enthalten im Bericht, der ergänzend eingeholt wurde. Das Bundesamt stellt fest: «Somit erscheint es rechtlich zumindest vertretbar, die erste Etappe des Konzeptes 'Bahn 2000' zu realisieren, ohne den ursprünglichen Bundesbeschluss über das Konzept zu verändern. Dass der 1986 gesprochene Verpflichtungskredit nun bereits mit der ersten Etappe aufgebraucht sein wird, mag zwar finanzpolitisch ungünstig sein, kann aber keinen Anlass bilden, das ursprüngliche Konzept mit allgemeinverbindlichem Beschluss zu ändern, es sei denn, man wolle aus finanzpolitischen Gründen auf gewisse zentrale Bestandteile des ursprünglichen Konzeptes definitiv verzichten. Davon ist aber, zumindest seitens des Bundesrates, nicht die Rede.» Deshalb hat die Kommission die Motion entsprechend formuliert und festgelegt, dass die Anpassung des Bundesbeschlusses zu erfolgen hat, wenn ein Verzicht, unter welchen Voraussetzungen auch immer, Tatsache werden sollte.

Ähnlich bei Punkt b des Rückweisungsantrages, wo von der Minderheit verlangt wird, dass das Projekt an den Bundesrat zurückgewiesen wird, mit der Auflage, die Anpassungen der beiden Bundesbeschlüsse betreffend das Konzept «Bahn 2000» bzw. über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zu überprüfen. Eine solche Überprüfung kann und soll, gemäss der Motion der Kommission, dann durchgeführt werden, wenn es möglich ist, hinreichend verbindlich – auch mit Gewähr – zu sagen, welche Änderungen im einzelnen vorzunehmen sind. Zu Recht wurde darauf hingewiesen, dass dies seriöserweise erst geschehen kann, wenn auch die Rahmenbedingungen entsprechend feststehen.

Wir sind uns alle einig, dass «Bahn 2000» auf dem Geleise weitergeführt werden soll, das der Bundesrat gelegt hat. Die laufenden Arbeiten müssen abgeschlossen und die geplanten Arbeiten in Angriff genommen werden. Eine Rückweisung bringt nichts, ist keine brauchbare und taugliche Alternative. Es kommt jetzt, wie das auf den Punkt gebracht wurde, auf die Realisierung an, welche wir nicht weiter verzögern sollten. Die Arbeiten müssen fortgesetzt werden, auch wenn es gegenwärtig nicht möglich ist, das Konzept in seinem ursprünglich vorgesehenen integralen Umfang zu realisieren. Dies aber darf nicht Grund sein, das Projekt zu blockieren, was aufgrund des Rückweisungsantrages der Minderheit Büttiker die Folge wäre; ich bitte Sie deshalb, ihn abzulehnen.

Herr Rüesch hat die Überprüfung aller Zukunftsplanungen des Landes in finanzpolitischer Hinsicht verlangt und damit natürlich auch die Überprüfung des Projektes «Bahn 2000». Ich darf darauf aufmerksam machen, dass diese Thematik, zusammen mit der Neat-Problematik, auf der Traktandenliste der nächsten Kommissionssitzung steht.

Ogi Adolf, Bundesrat: Nach allem Gesagten und Nichtgesagten muss ich jetzt leider noch recht viel sagen und einigen einigens in Erinnerung rufen.

Herr Onken hat gestern abend die Drogendebatte mit den Worten eingeleitet, man sollte mit Besonnenheit und mit Mass an dieses Projekt und an diese Problematik herangehen. Ich möchte ebenfalls versuchen, die vorhandene Problematik mit Besonnenheit und Mass darzustellen und die Überlegungen, die den Bundesrat zu diesem Vorgehen bewogen haben, mit Mass und Besonnenheit zu erläutern.

Gestatten Sie mir jedoch, zu Beginn ein Fazit dieser Debatte zu ziehen. Ich beschränke mich auf vier Punkte:

1. Zuerst ist festzuhalten, dass die meisten Redner in Ihrem Rat das Konzept der ersten Etappe vor allem aus der Sicht ihrer Herkunftsregion beurteilt haben.

2. Dadurch besteht die Gefahr der Verzettelung, aber auch der grösseren Begehrlichkeit – und das in einer Zeit, in der sich die Bundesfinanzen in einem desolaten Zustand befinden!

3. Es ist heute notwendiger denn je, Prioritäten zu setzen, weil Finanzknappheit vorhanden ist. Das habe ich mehrmals im Zusammenhang mit dem Budget der SBB zu hören bekommen. Prioritäten müssen gesetzt werden, weil das Projekt «Bahn 2000» ein Ganzes bleiben muss und als solches verwirklicht werden soll. Da müssen wir in erster Linie den Bedürfnissen der Kundschaft Rechnung tragen. Wir können uns in der heutigen Zeit keine Bauten auf Vorrat mehr leisten. Diesen «Befehl» haben Sie in diesem Saal mehrmals formuliert.

4. Es ist eigentlich keine Alternative zum Vorschlag des Bundesrates aufgezeigt worden.

Nachdem ich also zum Gesagten und zum Nichtgesagten noch etwas sagen muss, möchte ich mit einem geschichtlichen Hintergrund beginnen. Dieser Hintergrund ist notwendig, wenn die ganze Problematik in ihrer Tragweite verstanden werden soll. Am 16. Dezember 1985 hat der Bundesrat einen Bericht über das Konzept «Bahn 2000» und eine Botschaft über den Bau neuer Linien der SBB vorgelegt. Der Bundesrat hat drei Bundesbeschlüsse vorgelegt:

1. einen einfachen Bundesbeschluss A über die Kenntnisnahme des Konzeptes «Bahn 2000» – Fazit: es ging um einen Grundsatz, den man also nur zur Kenntnis nehmen musste. Herr Daniöth sagte richtig, die Auswirkungen dieser Kenntnisnahme seien in ihrer ganzen Tragweite damals wohl nicht klar gewesen –;

2. einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss B über die vier Neubaustrecken;

3. einen einfachen Bundesbeschluss C über einen Verpflichtungskredit von 5,1 Milliarden Franken, Kostenstand 1985.

Am 19. Dezember 1986 hat die Bundesversammlung dann zwei Bundesbeschlüsse verabschiedet – nicht drei, wie seinerzeit vom Bundesrat vorgeschlagen –, nämlich erstens einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000»: Artikel 2 schreibt vier Neubaustrecken vor, Artikel 3 sieht ausdrücklich ein etappenweises Vorgehen vor. Der Bundesrat soll die Etappen und die zeitlichen Abläufe bestimmen. Der zweite Bundesbeschluss – es ist ein einfacher Beschluss – lautet auf einen Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken, Projektierungs- und Kostenstand 1985. Jetzt sehen Sie eine Differenz zu den damaligen 5,1 Milliarden Franken. Die Bundesversammlung hat aufgestockt: um 250 Millionen Franken für die Ergänzung «Süd plus» – das ist immerhin der Ast Solothurn–Inkwil – und nur 50 Millionen Franken für zusätzliche Umweltkosten. Gegen den Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» wurde das Referendum ergriffen, und am 6. Dezember 1987 hat das Schweizervolk mit 57 Prozent Jastimmen gegen 43 Prozent Neinstimmen der «Bahn 2000» zugestimmt. Am selben Tag, am «Samichlausentag» 1987, ist der Bundesbeschluss in Kraft getreten; man konnte mit der Realisierung des Konzeptes beginnen.

Nun möchte ich ein zweites Kapitel öffnen. Das Kapitel muss mit «Umwelt und Umweltschutz» betitelt werden. Die rasante Entwicklung in der Umweltschutzgesetzgebung war – ich kritisiere das nicht – in der Periode 1982 bis 1992 intensiv. Neue Gesetze und neue Verordnungen, zum Teil auch Revisionen, haben einen verbesserten Umweltschutz in diesem Land gebracht. Wir dürfen uns darüber freuen. Aber Sie müssen auch sehen, wie sich diese Entwicklung auf die «Bahn 2000» und auf die Grossprojekte ausgewirkt hat. Das Umweltschutzgesetz ist seit dem 1. Januar 1985 in Kraft. Die Lärmschutz-Verordnung ist in Kraft seit dem 1. April 1987. Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist in Kraft seit dem 1. Januar 1989. Die technische Verordnung über Abfälle, sie ist wichtig für die Deponiefrage, ist seit dem 1. Februar 1991 in Kraft. Das Gewässerschutzgesetz ist seit dem 1. November 1992 in Kraft und die Verordnung über den Schutz vor Störfällen seit dem 1. April 1991.

Schliesslich ist die Revision des Waldgesetzes seit dem 1. Januar 1993 in Kraft. Da muss man ehrlicherweise ein erstes Fazit ziehen: «Bahn 2000» wurde durch diese Gesetze und Verordnungen nachhaltig beeinflusst.

Ein zweites Fazit: Die Auswirkungen dieser Gesetze und Verordnungen, das mussten wir feststellen, waren eigentlich erst im konkreten Verfahren, bei der Umsetzung, spürbar, vor allem in den Bereichen Gewässerschutz, Lärmschutz und Störfallvorsorge. Die Schlussfolgerung, die wir ziehen müssen – das wurde von vielen Rednern korrekterweise auch erwähnt –, lautet: Der Umweltschutz wurde von allen Projektverantwortlichen, insbesondere von den Ingenieuren, unterschätzt. Aber wenn Sie fairerweise die stufenweise Einführung dieser verschiedenen Verordnungen und Gesetze berücksichtigen, sehen Sie auch, dass es vielleicht gar nicht möglich war, all diese Konsequenzen zu erfassen.

Ich möchte ein Beispiel geben: Man hat 1986 für die Lärmsanierung der SBB ungefähr 600 Millionen Franken budgetiert, respektive berechnet. Heute muss man mit 3,5 Milliarden Franken rechnen, wenn man diese ganze Lärmsanierung der SBB rasch vornehmen will.

Die Massnahme, die sich aus dieser Situation ergeben hat, war denn auch eine Anpassung der Projekte im Verlaufe des Verfahrens. Das ist immer schwierig und problematisch. Dass dies Auswirkungen hat, ist auch verständlich; es kam nämlich eine sehr hohe Anspruchsmentalität der Kantone und der Privaten zur stufenweisen Einführung der Gesetze zugunsten der Umwelt hinzu. In vielen Bereichen wurden absolute De-luxe-Massnahmen gefordert. Das war eine der Ursachen für die Verteuerung des Projektes.

Herr Cavadini Jean hat das Beispiel der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist erwähnt; es sind keine 50 Kilometer. Das ursprüngliche Konzept sah Kosten von 700 bis 800 Millionen Franken vor. Dann kamen die SBB mit ihrer Planung aufgrund der neuen Gesetze; als Gesamtkosten waren jetzt 1,49 Milliarden Franken vorgesehen, wovon 220 Millionen Franken (14 Prozent der Kosten des Gesamtprojektes) für die Umwelt. Dann kamen die zusätzlichen Forderungen der Kantone Solothurn und Bern und noch ein wenig des Kantons Aargau sowie des Buwal im Betrag von noch einmal 730 Millionen Franken. Diese 48 Kilometer kosten uns 2,2 Milliarden Franken.

Trotzdem haben wir 7000 Einsprachen zu dieser Strecke. Ich muss Herrn Cavadini Jean recht geben: Alle sieben Meter haben wir eine Einsprecherin und einen Einsprecher. In dieser Situation hatten wir nur zwei Möglichkeiten: «laissez aller» oder das Ganze stoppen mit Lagebeurteilung, quasi neuer Befehlsausgabe. Wir mussten uns für das zweite entscheiden. Denn wenn der Mehrverkehr weiterhin auf die Strasse verwiesen würde, falls «Bahn 2000» nicht realisiert wird, werden wir im Jahr 2004 auf der Strasse 700 Millionen Fahrzeugkilometer mehr haben, und wir werden 400 Tonnen mehr Stickoxide, 400 Tonnen mehr Kohlenmonoxide und 50 Tonnen mehr Kohlenwasserstoff in unserer Luft haben – das ist eine Ausrechnung des Buwal. Wir mussten also anhalten und sagen: Jetzt versuchen wir in einer ersten Etappe «Bahn 2000» für den Betrag zu realisieren, den das Schweizervolk beschlossen hat. Damit möchte ich festhalten, dass die SBB den Auftrag zur Ausführung erhalten haben.

Im Herbst 1990 habe ich erstmals die Alarmglocke gezogen und die SBB aufgefordert, einen umfassenden Bericht über die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» in Anbetracht der Situation, wie ich sie Ihnen kurz geschildert habe, auszuarbeiten. Im August 1992 haben die SBB einen ersten Bericht abgeliefert. Als ich sah, dass die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000», wofür das Schweizervolk 5,4 Milliarden Franken beschlossen hat, nun 16 Milliarden Franken kostet, habe ich an Sie gedacht und an das, was Sie mir immer wieder gesagt haben, Herr Coutau, Herr Cavadini Jean und andere Stände räte der Finanzkommission und der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Ich habe gesagt: So nicht! Wir müssen zwischen den beiden Optionen, die ich erwähnt habe, entscheiden. Wir haben uns dann für die Lagebeurteilung und für eine Neuüberprüfung entschieden. Wir haben uns deshalb dafür entschieden, weil es schon damals erkennbar war, dass sich die Lage der Bundesfinanzen massiv verschlechtern

würde. Wir haben uns deshalb dafür entschieden, weil in Artikel 3 des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» sowie in den Ziffern 224, 234.3 und insbesondere 253 der Botschaft vom 16. Dezember 1985 ausdrücklich ein etappenweises Vorgehen vorgesehen ist. Wir haben uns nicht zuletzt auch deshalb dafür entschieden – ich sage es deutlich –, weil wir aus den Geschäften Furka, Vereina und Centovalli die Lehren und die Konsequenzen gezogen haben. Das hat dazu geführt, dass die SBB im Januar 1993 folgenden Auftrag erhalten haben: «Im Sinne einer ersten Etappe ist eine Lösung vorzuschlagen, die die Ziele von 'Bahn 2000' so weit wie möglich erfüllt, ohne den vom Parlament gesetzten Kreditrahmen zu sprengen.» Die SBB haben diesen Auftrag übernommen, haben ihn bearbeitet und einen Antrag vorgelegt. Es war dann an uns, diesen Antrag zu beurteilen.

In diesem Zusammenhang weise ich nochmals darauf hin, dass «Bahn 2000» ein Konzept ist, das darauf abzielt, die Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr, vor allem im öffentlichen Personenverkehr, zu erreichen. Das Konzept beinhaltet das Knotenprinzip – dies ist mehrmals gesagt worden –, also kürzestmögliche Umsteigezeiten in den Knotenbahnhöfen, bessere Möglichkeiten zur Einbindung des Regionalverkehrs – ich betone: des Regionalverkehrs –, Stundentakt mit Verdichtungen zu Halbstundentakt bei genügender Nachfrage. Näher aufeinander folgende Züge können wir uns angesichts der heutigen Finanzsituation nicht mehr leisten. Die SBB geben keine Züge auf, die nicht schon von der Kundschaft aufgegeben wurden. Zum Konzept «Bahn 2000» gehören auch die bessere Einbindung des Regionalverkehrs sowie der Bau der vier Neubaustrecken, die Sie kennen.

Das EVED hat den Bericht der SBB zu dieser ersten Etappe genau überprüft. Es ist mit der Begründung für die vorgeschlagene Etappierung einverstanden. Denn mit der Etappierung wird vom Konzept «Bahn 2000» als Ganzem nicht abgewichen. Etappierung heisst nicht, dass «Bahn 2000» nur zum Teil verwirklicht wird, sondern dass die Verwirklichung zeitlich erstreckt wird. Die erste Etappe ist ein erster grosser Schritt in die richtige Richtung.

Herr Kommissionspräsident Gadiant, dem ich für seine Berichterstattung bestens danken möchte, hat es bereits gesagt, aber ich muss es wiederholen: Mit der ersten Etappe werden rund drei Viertel des Nutzens des Konzeptes gemäss Botschaft realisiert. Dank Knotenprinzip werden bessere Umsteigemöglichkeiten geschaffen, und zusammen mit der Neat entstehen Reisezeitersparnisse von 17 Prozent. Die Sitzplatzkapazität wird um 24 Prozent erhöht, und es werden auch – das ist zusätzlich zu den Ausführungen von Herrn Kommissionspräsident Gadiant zu sagen – 13 Prozent mehr Intercity- und Schnellzugskilometer angeboten.

Die Gleichstellung der Jurasüdfusslinie mit der Mittellandlinie ist sehr wichtig für die Romandie. Sie ist auch sehr wichtig für den Kanton Bern und den Kanton Solothurn. Der Regionalverkehr wird dank Knotenprinzip besser in die Intercity- und Schnellverkehrsleistung integriert. Wir werden neu einen durchgehenden Halbstundentakt auf zahlreichen Strecken anbieten, dort, wo Bedarf ist: Lausanne–Bern, Bern–Biel, Bern–Thun–Spiez, Bern–Olten (Olten–Zürich ist bereits heute mit Halbstundentakt bedient), Basel–Olten, Basel–Zürich, Zürich Flughafen–Winterthur, Zürich–Ziegelbrücke sowie neu einen Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten auf den Strecken Zürich–Zug–Luzern (wie das gefordert wurde) und Olten–Luzern. Halbstundentakt, noch einmal, gibt es halt nur dort, wo ein Marktpotential vorhanden ist.

Alles, was heute zur Verwirklichung des Konzeptes notwendig ist, wird in der ersten Etappe enthalten sein. Wir waren vor die Problematik gestellt: Wollen wir Beton, oder wollen wir versuchen – wie das auch in der Debatte zum Ausdruck gebracht worden ist –, durch High-Tech, durch verbessertes Rollmaterial, durch bessere Betriebsabwicklungen den Einsatz von Beton zu vermeiden? Erwähnt wurden Doppelstockwagen, Neigzüge, moderne Betriebsleitsysteme.

Zurückgestellt wird nur, was heute noch nicht zwingend notwendig ist. Dass es in Anbetracht der gegebenen Situation zwingend notwendig ist, diese Überlegungen anzustellen, ist nicht zu leugnen.

Die Neubaustrecken Liestal–Olten, Zürich Flughafen–Winterthur und Siviriez–Villars-sur-Glâne können wir uns zum heutigen Zeitpunkt, in Anbetracht der Lagebeurteilungen, die vorgenommen wurden, noch nicht leisten. Die erste Etappe bringt Gutes, der erwarteten Nachfrage Angepasstes für die Kundschaft, für die Bahnkunden.

Zur Etappierung gibt es, nach unserer Auffassung, keine Alternativen. Etappierung heisst nicht, dass auf einzelne Elemente verzichtet wird. Alles, was heute notwendig ist, wird heute realisiert. Was aber noch nicht zwingend notwendig ist, wird auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Dieses Vorgehen ist aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen notwendig. Es ist auch notwendig, weil wir mit den technologischen Innovationen Schritt halten und weil wir die Nachfrageentwicklung beachten müssen.

Die sofortige, vollständige Realisierung des Konzeptes von 1985 würde 16 Milliarden Franken kosten. Es wäre ein Zusatzkredit von fast 9 Milliarden Franken notwendig, dies in der heutigen Situation. Würden wir das gesamte Konzept gemäss damaliger Botschaft sofort verwirklichen und heute noch nicht Notwendiges bereits bauen, so würde erstens das Ergebnis der SBB pro Jahr um weit über 1 Milliarde Franken verschlechtert. Zweitens hätten wir uns auch alle Optionen für die Zukunft verbaut. Da muss ich Ihnen sagen: Das ist nicht tragbar! Würden wir auf «Bahn 2000» verzichten, hätten wir praktisch nichts eingespart und auch kein verbessertes Angebot.

Für die erste Etappe wird der gesamte bewilligte Kredit von 7,4 Milliarden Franken – das sind 5,4 Milliarden plus aufgelaufene Bauteuerung – gebraucht. Mittel für nächste Etappen werden mit Zusatzkrediten bereitgestellt werden müssen. Sie können dann dazu Stellung beziehen. Auch Änderungen bezüglich des Bundesbeschlusses über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, bringen eben nichts. Der Auftrag zur Realisierung von «Bahn 2000» bleibt. Damit wären wir wieder bei diesen 16 Milliarden Franken.

Die erste Etappe ist kein Sparprogramm. Betriebskosten sind bei jedem Ausbauprojekt zu beachten, und sie müssen auch bezahlt werden. Deshalb muss ich Ihnen sagen: Ohne Berücksichtigung der Bauzinsen wird auch mit dieser Ausbaustetappe eine Verschlechterung des Jahresergebnisses der SBB um rund 340 Millionen Franken erfolgen. Wenn Sie den Gesamtausbau wollen, würde dies – wie gesagt – eine jährliche zusätzliche Belastung von 1 Milliarde Franken bringen.

Die Investitionen, die zu dieser Belastung von 340 Millionen Franken pro Jahr führen, sind aber unumgänglich, aus den Gründen, die bereits genannt wurden. In diesem Zusammenhang ist zu sagen, dass die ganze Entwicklung und die Realisierung von «Bahn 2000» – das Wort wurde ja in dieser Debatte mehrmals benützt – sehr schwierig ist, und ich bin dankbar, wenn Sie mithelfen, dass die Begehrlichkeiten bezüglich der verschiedenen Strecken doch etwas zurückgestuft werden.

Wir haben per Ende 1993 folgenden Stand: Wir haben für 150 Millionen Franken Projekte im Betrieb; wir haben für 1 Milliarde Franken Projekte im Bau; wir haben für 2 Milliarden Franken Projekte im Plangenehmigungsverfahren, und wir haben für 4,3 Milliarden Franken Projekte in Planung. Man muss hier schneller vorangehen können.

Ich versuche nun noch einige Fragen kurz zu beantworten, die im Rahmen dieser Debatte gestellt und die noch nicht beantwortet wurden. «Bahn 2000» – ich wiederhole es – ist ein Angebotskonzept für die ganze Schweiz, und zusammen mit der Neat und dem Vereinatunnel profitieren alle Regionen des Landes in irgendeiner Form davon. Die schnelleren Verbindungen im Fernverkehr dank der ersten Etappe führen zwingend zu kürzeren Fahrzeiten von einer Randregion zur andern. Dies gilt sowohl für den Genfer, der nach Zürich fährt, als auch für den Ostschweizer, der nach Bern reist. Grosse Privatbahnen wie die BLS, wie die Bern-Neuenburg-Bahn, wie die Bodensee-Toggenburg-Bahn, wie die SOB und die RhB, werden voll ins Intercity- und Schnellzugsnetz von «Bahn 2000» integriert. Die erste Etappe stellt die Kapazität für den netzweiten Regional- und Agglomerationsverkehr im heutigen Umfang sicher. Keine Region wird, wenn das Konzept beendet ist, gegenüber der heutigen Situation schlechtergestellt. Der Re-

gionalverkehr kann besser an den Fernverkehr angebunden werden dank dem Knotenprinzip, dank den Zugskreuzungen innerhalb weniger Minuten in zahlreichen Zwischenstationen. Mit weniger Aufwand kann auch ein verbessertes Angebot im dort anschliessenden Regionalverkehrsnetz erreicht werden. Entsprechende Gespräche, die zwischen den SBB, den KTU sowie den kantonalen und regionalen Vertretern notwendig sind, finden bereits statt. Ich bin dankbar, dass ein Ostschweizer doch festgestellt hat, dass einige Verbesserungen – zwar noch nicht im Kanton Thurgau, aber doch im Kanton St. Gallen – erreicht worden sind. Ich möchte noch sagen, dass diese erste Etappe auch dem Kanton Solothurn Vorteile bringt. Die Jurafusslinie wird aufgewertet. Ist das nichts? Der Einstieg in modernste Technologien wird erreicht. Ist das nichts? Leistungssteigerungen der bestehenden Strecken zwischen Lausanne, Biel, Olten und Basel werden erreicht. Ist das nichts? Die Perronverlängerungen in den Bahnhöfen im Kanton Solothurn sind vorgesehen und werden realisiert. Ist das nichts? Ich bin der Meinung: Man kann nicht sagen, der Kanton Solothurn profitiere nicht von dieser ersten Etappe. Die Fahrzeit auf der Jurafusslinie zwischen Lausanne und Zürich wird um 35 Minuten verkürzt. Ist das nichts? Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und der Anschluss «Süd plus» für Solothurn entlasten die bestehenden Strecken Mattstetten–Rothrist und Olten–Solothurn. Ist das nichts? So wird Raum für ein optimiertes regionales Personenverkehrskonzept geschaffen. Das ist sehr viel.

Zur Finanzierung der zweiten Etappe ist folgendes zu sagen: Im Sinne der rollenden Planung wird Ihnen der Bundesrat rechtzeitig im Rahmen der Finanzplanung die nötigen Mittel beantragen.

In bezug auf die Ausbauten auf Doppelspur, die heute verlangt werden: Luzern–Hergiswil: Planung und Bau werden zusammen mit der Nationalstrasse in der Hergiswiler Bucht vorangetrieben. Das ist der Grund, weshalb diese Doppelspur nicht in der ersten Etappe aufgeführt ist. Der intergrale Halbstundentakt Luzern und Umgebung wird aufgrund der Kapazitäten, die im Moment noch einmal überprüft werden, vorgesehen oder eben nicht. Ich glaube, die Chance ist gross, wenn wirklich alle Leute, die sagen, sie würden die Bahn benützen, sie auch benützen.

Alle Regionen werden berücksichtigt. Stark besiedelte Gebiete, Herr Cavadini Jean, werden mit Doppelstockwagen bedient, weniger dicht besiedelte Gebiete – beispielsweise Ihre Region – sollen mit Pendolini bedient werden, rascher, leiser, aber mit etwas weniger Sitzplätzen.

In bezug auf den Regionalverkehr generell: Alle werden von der «Bahn 2000» und der Neat profitieren. Der Regionalverkehr wird profitieren. Das Knotenprinzip wird den Regionalverkehr alimentieren. Aber Sie können nicht die Transjurane-Autobahn von Biel bis an die Landesgrenze bauen und meinen, dass der Regionalverkehr auf der Schiene in diesem Gebiet auch noch so gestaltet werden kann, dass er einigermassen kostendeckend ist. Wir müssen uns auch diese Fragen stellen. Wenn Sie eine Region mit der Strasse erschliessen, können Sie nicht auch noch diese Region mit der Bahn erschliessen – oder Sie müssen bereit sein, irgendwo im Angebot einige Abstriche zu machen.

Die Finanzierung des Rollmaterials, Herr Piller, wird im Rahmen des ordentlichen Budgets der SBB vorgesehen. Das Rollmaterial ist natürlich in der Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt.

Die Trassees für alle Neubaustrecken, Herr Bloetzer, müssen sichergestellt werden, wie Sie das gesagt haben. Wir versuchen das mittels der Baulinien, die fixiert werden, der Landumlegung, die vorgenommen wird, und mit den Raumplanungsmaßnahmen.

Ich habe mir gestern Abend die Mühe genommen, den Vertrag zwischen Louis Favre aus Genf, Bauunternehmer, und der Direktion der Gotthardbahn vom 7. August 1872 etwas näher anzuschauen. Das ist ein Vertrag von 23 Seiten. Es ist ein Vertrag von 15 Artikeln. Ich habe mir auch das Projekt von Guyer-Zeller – der Mann, der die Jungfraubahn gebaut hat – angeschaut, und habe mir sagen müssen: Es wäre wohl heute nicht mehr möglich, in dieser Art und Weise ein solches Projekt zu

realisieren. Man kann alles kritisieren, und man kann alles in Frage stellen. Aber Herr Bisig hat es gesagt: Die zu starke Infragestellung unserer Verkehrspolitik behindert uns.

Ich habe nicht alle Fragen beantwortet. Ich habe gesehen, dass ich die Frage bezüglich Brüttenertunnel nicht beantwortet habe. Ich kann Ihnen einfach sagen: Die vollständige Doppelspur Goldach–Mörschwil, 4,5 Kilometer für 29 Millionen Franken, ist im Moment nicht zu verantworten.

In bezug auf die Neubaustrecke Muttenz–Olten, Herr Rhinow: Der erste Abschnitt von Muttenz bis zum Adlertunnel, Südportal Liestal, ist genehmigt und befindet sich im Bau. Die Genehmigung für die Verbindung zwischen dem Adlertunnel und den bestehenden Gleisen in Liestal, eine rund 1,35 Kilometer lange Strecke, steht unmittelbar bevor. Es gilt, mit dem EDI zusammen noch die notwendigen Aufforstungsflächen zu bereinigen. Hier hat das Buwal das letzte Wort. Wir können hier keine Befehle geben. Den Entscheid über die SBB-Linie Liestal–Wisenberg–Trimbach–Olten werden wir demnächst treffen. Ich habe zur Kenntnis genommen, in welche Richtung Sie einen Entscheid erwarten.

Gotthard 1872, Jungfraubahn, auch im letzten Jahrhundert – ich möchte diese Debatte schliessen und Sie fragen: Könnten wir noch solche Projekte realisieren nach der heutigen Diskussion?

Ich bitte Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und den Antrag der Minderheit Büttiker abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	32 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	5 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

94.3322

Motion KVF-SR (94.048) Neues Angebotskonzept Motion CTT-CE (94.048) Nouvelle offre de prestations

Wortlaut der Motion vom 8. September 1994

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Bericht und Antrag für eine Änderung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» zu unterbreiten, sobald feststeht, dass dank des neuen Angebotskonzeptes (insbesondere Neigezüge und Doppelstockwagen) auf einzelne in Artikel 2 vorgesehene Neubaustrecken ganz oder teilweise verzichtet werden kann.

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament rechtzeitig einen neuen Entwurf des Bundesbeschlusses über Verpflichtungskredite für die weiteren Etappen des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zu unterbreiten.

Texte de la motion du 8 septembre 1994

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un rapport et une proposition en vue d'une modification de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet

"Bahn 2000". Bericht

"Rail 2000". Rapport

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	998-1015
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 756

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.